# 取扱説明書　ロードバイク

重要!
組立方法は12頁/初めて乗車する前に必ず7～11頁をお読みください。

⚠ お客様がお買い上げになった自転車および本取扱説明書は、ロードバイクに関するヨーロッパ規格 EN 14781 の安全基準に適合しています。

## 各部品の名称

1 **フレーム：**
a トップチューブ
b ダウンチューブ
c シートチューブ
d チェーンステイ
e シートステイ

2 **サドル**
3 **シートポスト**
4 **シートポストクランプ**
5 **リアブレーキ**
6 **スプロケット**
7 **フロントディレイラー**
8 **リアディレイラー**
9 **チェーン**
10 **チェーンリング**
11 **クランクセット**
12 **ペダル**
13 **ステム**
14 **ハンドル**
15 **ブレーキ・シフトレバー**
16 **ステアリングヘッド**
17 **フロントブレーキ**
18 **フォーク**
19 **ドロップアウト**

**ホイール：**
20 **クイックリリース**
21 **リム**
22 **スポーク**
23 **タイヤ**
24 **ハブ**
25 **バルブ**

## 本取扱説明書について

**下記のマークには特別な意味がありますのでご注意ください。**

それぞれのマークは、次のような危険を表しています。危険性についての説明がなくてもこのマークを見たら必ず注意が必要です。

このマークは、指示に従って行動しなかったり、適切な予防対策をとらなかったりした場合に、生命や健康に対する危険が生じる可能性があることを意味します。

このマークは、不適切な行動により、物を破損したり、環境に害を与えたりする恐れがあることを意味します。

このマークは、製品の取扱や取扱説明書の各項目に関する、特に注意の必要な情報であることを意味します。

# 目次

**CANYON の製品をお買い上げ頂きましてまことにありがとうございます。**

この説明書では、お買い上げになった Canyon のロードバイク取り扱いに関するヒントや、自転車の仕組みと整備および手入れなどについて役立つ情報を盛りだくさんにご紹介してあります。この説明書を最後までよく読んでください。

自転車には子供の頃から乗っているのでもう慣れているという方も、きっと役に立つ情報があります。最近の自転車の進歩は、めざましいものがあるからです。

お買い上げになった Canyon を心ゆきなくお楽しみいただけるよう、またご自分の安全のためにも、本説明書のプリント版を最後までよくお読みの上、以下の事項をお守りください。

- **「BikeGuard から取り出して組み立てる」**の項にある組立方法の解説通りに作業すること
- **「初めて乗車する前に」**の項にある注意事項を守ること
- **「意図される使用」**の項を読んで、お買い上げになったロードバイクがどのような用途のためのものか、また許容総重量（ライダー体重・ウェア・携行品）がどれくらいかを確認する
- 乗車する前には必ず**最低限の機能点検**を行うこと。機能点検の方法については、本説明書の**「乗車前に必ず確認」**の項をご覧ください。この点検で少しでも問題があった場合には、絶対に自転車に乗らないでください。

本説明書に添付されているデジタルメディアには、各種の整備および修理作業の詳しい解説があります。該当する作業を行う場合には、記載されている方法や注意事項がこの Canyon ロードバイクのみに関するもので、他の自転車には適用できない点に常にご留意願います。多数の異なる仕様が存在し、モデルチェンジも頻繁に行われるため、記載されている作業内容が完全なものでない可能性があります。そのため、弊社のサプライヤーであるそれぞれのパーツメーカーの取扱説明書が BikeGuard に入っていますので、必ずこちらに目を通してください。

記載されている解説やヒントは、作業を実施する人の経験や手先の器用さ、また使用する工具などによっては、さらなる補足が必要であったり、他にも（特殊）工具や、記載されていない手順が必要となる可能性がありますので、ご注意ください。

弊社の公式ホームページ www.canyon.com には、簡単な修理や整備の作業を説明する動画も多数掲載されていますのでご利用ください。ご自分の安全のためにも、無理な作業はしないようにしてください。自信がなかったり、疑問がある場合には弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問い合わせください。

以下の点にご注意ください。この説明書だけで、自転車整備士の技能を習得することはできません。さまざまな自転車と各種コンポーネントの無数にある組合せを、一冊の説明書で網羅することはできません。そのため本説明書では、お買い上げになった自転車と一般的なパーツのみについて、最も重要性の高い注意事項や警告事項を示してあります。またこの説明書は、Canyon のフレームセットから自転車を完全に自作するためのものでもありません。

この説明書を読んでも、自転車の乗り方を覚えることはできません。よって本説明書には、お買い上げになった自転車の説明と、最も重要性の高い注意事項や警告事項のみが掲載されています。ただし本説明書で、自転車の乗り方や交通規則を学ぶことはできません。

自転車に乗る時には、その行為には危険が伴うこと、また、自転車に乗る者が責任を持って自分の自転車をコントロールしなくてはならないことを忘れてはいけません。

自転車での走行も、負傷の可能性のあるスポーツであることには変わりありません。自転車乗車時には、そのような危険があることを認識し、承知の上で乗車する必要があります。

自転車には、自動車のボディやエアーバッグのような安全装置がないということをお忘れなく。

ですから、走行時には常に注意を怠らないようにして、人に迷惑をかけないようにしましょう。薬品や麻薬服用時および飲酒時、また疲労時の走行は厳禁です。二人乗りや手放し運転も禁止です。

最後に皆さんにいくつかお願いがあります。自転車に乗る時には、ほかの人に危険が及ばないように注意してください。必ず適切な装備で自転車に乗りましょう。自分のサイズに合った自転車用ヘルメットやサイクリング用眼鏡、しっかりとした靴、自転車に適した目を引く明るい色のウェアなどが最低限必要です。

Canyon バイクで最高の自転車ライフをお楽しみください。　チーム一同

本書は、自転車をパーツから組んだり、修理したりするための解説書ではありません。技術仕様の一部が、本取扱説明書に記載の内容および写真とは異なることがあります。本取扱説明書は、CE 規格 EN 14781 の基準に適合しています。本説明書には欧州法が適用されます。

自転車を配送する場合は、参考となる各種の適切な説明書を製造者が添付する必要があります。参考となる各種の説明書は www.canyon.com にも掲載されていますのでご確認ください。

**文、コンセプト、写真、制作：**
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
更新：2014 年 6 月，第 2 版



ロードを走る

ヘルメットとメガネは常時着用

⚠ 弊社ホームページ www.canyon.com にも是非お越しください。ニュースやお知らせ、役に立つヒントや販売代理店に関する情報が掲載されています。

⚠ ご自分の安全のためにも、無理な組立や調整作業はしないようにしてください。確信が持てない場合には、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 まで。
E メール：info@canyon.com

# 意図される使用

さまざまなタイプの自転車の用途を定義するために、弊社の自転車はいつくかのカテゴリーに分類されています。このような分類を行う目的は、すでに自転車開発の段階でそれぞれの負荷に合わせたテスト要件を規定することで、完成した製品をお客様が使用する際に最大限の安全性を確保することにあります。

これはすなわち、意図される使用の範囲を超えて自転車を使用しないことが極めて重要であることを意味し、そうしないとその自転車の負荷限度を超えフレームやその他のコンポーネントが破損する可能性があります。その結果、重大な転倒事故につながる恐れがあります。

ライダーの携行品を含めた最大重量は 120 kg までです。この許容最大重量は、使用されているコンポーネントのメーカーの推奨値によって、さらに制限されることがあります。

お客様の自転車がどのカテゴリーに属するかは、フレームに表示されている以下のマークを見ればわかります。自分の自転車のカテゴリーがよくわからない場合には、弊社のサービスセンターにご遠慮なくお問い合わせください。

**条件 0**
このカテゴリーは子供用自転車を対象としています。子供が崖や階段、プールの近くや、自動車が通る道路で自転車に乗らないようにしてください。このカテゴリーの自転車はタイヤサイズが 12 〜 24 インチのものが一般的です。

**条件 1**
このカテゴリーの自転車は、舗装された道を走行するために設計されており、車輪が常に路面に接している状態にあります。主にロードバイクで、ドロップハンドルやストレートハンドルを備えたものがあり、トライアスロンバイクやタイムトライアルバイクなども含まれます。ライダーの携行品を含めた最大重量は 120 kg まで。この許容最大重量は、使用されているコンポーネントのメーカーの推奨値によって、さらに制限されることがあります。

**条件 2**
カテゴリー 1 の自転車と、しっかりと地ならしされた砂利道やオフロードコースで軽い傾斜を走る自転車で、タイヤが低い段差によって一時的に地表から離れることがあります。このカテゴリーには、アーバンバイクやシティバイクのほか、シクロクロスバイクでドロップハンドルとカンチレバーブレーキまたはディスクブレーキを備えたものなどが含まれます。

**条件 3**
このカテゴリーには、カテゴリー 1 および 2 の自転車と、さらにラフな地ならしされていない路面の走行に適した自転車が含まれます。散発的なジャンプも、最高 60 cm までの高さについては該当する自転車の使用範囲内です。ただし、この程度の高さのジャンプであっても、未熟なライダーはスムーズに着地できない可能性があり、作用する力が増大して、損傷や負傷につながることがあります。MTB のハードテイルや、フルサスペンションでもストロークの短いタイプのものはこのカテゴリーです。

**条件 4**
このカテゴリーにはカテゴリー 1 〜 3 の自転車が含まれます。それに加え、非常にラフで凸凹もある路面で傾斜がきつく、それに伴う高速走行に適した自転車を含みます。熟練したライダーが頻繁に軽いジャンプをしてもこのカテゴリーの自転車では問題ありません。ただし、このカテゴリーの自転車を、頻繁かつ長期的に、ノースショアコースやバイクパークで使用することは避けてください。このカテゴリーの自転車は、負荷が大きいため、使用の度に損傷がないかどうか点検してください。フルサスペンションのバイクで、ミドルストロークのものがこのカテゴリーの代表格です。

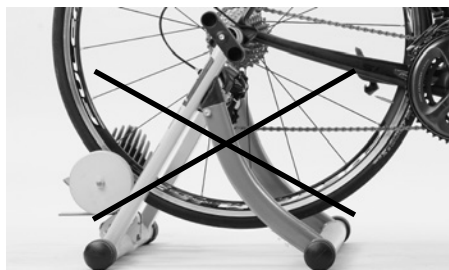
**条件 5**
この用途は、非常に難易度が高く、激しい凸凹のある急傾斜の地形で、技術的に習熟した、トレーニング状態が非常に良好なライダーのみが走りこなすことのできるコースを対象としています。高速走行中に高いジャンプをしたり、専用のバイクパークやダウンヒルコースを集中的に利用するのが、このカテゴリーの特徴です。このタイプの自転車では、使用後には必ず損傷がないかどうかを徹底的に点検する必要があります。損傷のある状態で再び使用すると、それほど負荷が大きくなくても部品が折れたりする可能性があります。また、安全に係わるコンポーネントを定期的に交換することも大切です。特殊なプロテクターを必ず装着することを推奨します。フルサスペンションのバイクでロングストロークのもののほか、ダートバイクもこのカテゴリーの代表的なものです。

チャイルドシートの使用は一切認められていません。

チャイルドトレーラーの牽引は一切認められていません。

荷台を取り付けることはできません。荷物を運びたい場合には、専用のサイクリング用リュックサックを使用するのが唯一の方法です。

常に最新情報満載の弊社のウェブサイト www.canyon.com もご確認ください。ウェブサイトには、モデルごとに用途範囲が図でも分かりやすく表示されています。

Speedmax CF Evo をお買い上げになったお客様は、Speedmax の取扱説明書も必ずご覧ください。

固定式のホームトレーナーで Canyon ロードバイクを使用しないでください

Canyon ロードバイクをホームトレーナーで使用する場合には、三本ローラータイプ（ブレーキ無しのホームトレーナー）のみを使ってください。固定式のホームトレーナーで Canyon ロードバイクを使用しないでください。



# 初めて乗車する前に

1. **ロードやタイムトライアル、トライアスロンなどのバイク、トラックレーサーに乗った経験がありますか?**このような自転車はスポーツ器具であり、乗りこなすには慣れや訓練が必要です。まず人通りの少ない場所で新しい自転車に慣れてから、徐々にその走行性を試してみるようにしましょう。テクニック講座に参加しましょう。詳しくは www.canyon.com をご覧ください。

2. **ブレーキの操作がいつもと違いませんか?**通常 Canyon の自転車は、前輪のブレーキを左側のブレーキレバーで操作する仕様で出荷されます。フロントブレーキを慣れているいつものブレーキレバーで操作できるかどうかを確認してください。慣れているレバーではない場合には、新しい配置に慣れるまで徹底的に練習する必要があります。そうしないと、誤って前輪のブレーキをかけてしまい、転倒事故につながる恐れがあります。どうしてもブレーキの配置を変更したい場合には、専門店で改造してもらってください。

   新型のブレーキの制動力は、これまでお乗りになっていた自転車のブレーキよりもはるかに強力である可能性があります。あらかじめ車の通らない所で、ブレーキを試してみてください。ブレーキを徐々に強く引いてみて、減速が最大になるまで試してみましょう。ブレーキに関する詳細は「**ブレーキ**」の項をご覧ください。

3. **変速機のタイプとその仕組みを理解していますか?**人通りの少ない場所で変速機に慣れるようにしましょう。フロントとリアのギアを同時に切り替えないことと、ギアチェンジ中は力を入れてペダルを踏まないないように注意してください。変速機に関する詳細は「**変速機**」の項をご覧ください。

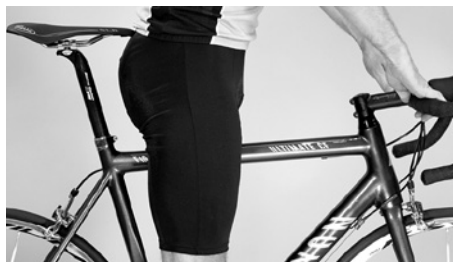
フルブレーキングしたところ。真似しないでください

ブレーキレバーの配置は国により異なることがありますのでご注意ください。どのブレーキがどのレバーで動作するかを確認しましょう。慣れている配置と異なる場合には、改造してもらうこともできます。

外装変速機（ディレイラー）

エアロバー（トライアスロン用ハンドル）を握って走行していると、他の握り位置よりもブレーキレバーまでの距離が遠くなります。したがって、停止するまでの距離も長くなります。常に危険の予測に努め、停止するまでの距離が長くなることを計算に入れて走りましょう。

4. **適切なフレームサイズで、サドルとハンドルが適正な位置になっていますか?**トップチューブをまたいでみて、股下に指 2 本から 3 本程度のスペースがあるかどうか確認してください。十分な余裕がない場合には、弊社ホットライン +49 (0)261 40 400-0 までご連絡ください。フレームが大きすぎると、不意に下車しなくてはならなくなった場合に怪我をする恐れがあります。ペダルが一番低い位置にある状態で、ペダルにかかとがぎりぎり触れるように、サドルを調整します。サドルに座った状態で、つま先が地面に届くかどうか確認してください。サドルの位置についての詳細は「**Canyon ロードバイクの身体に合わせたフィッティング**」の項をご覧下さい。

5. **ビンディングペダルと専用のシューズで走った経験がありますか?**このタイプのペダルが初めての方は、走り出す前にまず停車した状態で、固定と解除の方法に慣れるまで何度も練習してください。最初は壁に寄りかかりながら練習すると、横転してしまう心配がありません。必要に応じてペダルの固定と解除の強さを調整してください。必ず最初に添付されている取扱説明書をよく読んでください。ペダルについての詳細は「**ペダル**」の項をご覧ください。

スタンドオーバーハイトの確認

ビンディングペダル用のシューズ

ビンディングペダル

慣れていなかったり、ビンディングペダルのクリート固定力が強すぎると、ペダルからシューズを外せなくなることがあります。**転倒の危険があります。**



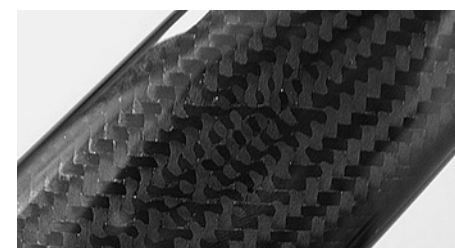
6. **Canyon のバイクは、所定の用途にのみ使用してください。** ロードバイクおよびトライアスロンバイクは、自動車道およびタール舗装や敷石など路面が平滑な道のみで使用するためのものです。

   トラックレーサーは純粋な競技用自転車であり、室内の競技用ピスト専用です。トラックレーサーを公道で使用することは許されていません。

   通常 Canyon のロードバイクは、総重量（ライダーの体重と携行品の合計）120 kg の積載を想定して設計されています。Mavic のホイールシステムを搭載するロードバイクは、許容重量が 100 kg となっています。これらの上限を絶対に超えないようにしてください。自転車の用途に関する詳細は「**意図される使用**」の項をご覧ください。

7. **お客様の自転車にはカーボン製パーツが使用されていますか?**カーボンという素材には特に注意が必要で、慎重に取り扱う必要がありますのでご注意ください。必ず「**カーボン素材の注意事項**」の項をよく読んでください。

Canyon レーサーはアスファルト走行用に作られています

トラックレーサー V-Drome

カーボン素材

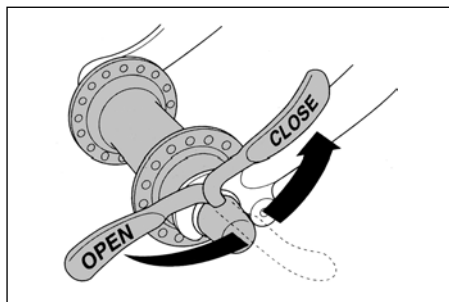
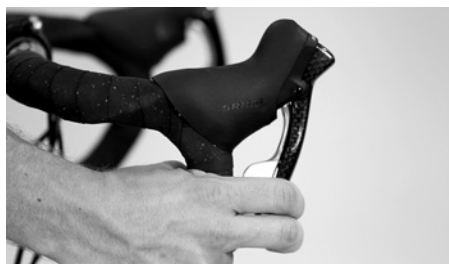
Canyon のロード / タイムトライアル / トライアスロンバイクやトラックレーサーは、ハイエンドのスポーツ用製品です。最高の技術力を駆使した軽量構造が採用されています。あなたも、自転車の取扱のプロになってください。誤った使用や、不適切な組立、不十分な整備などは、レース用マシンである自転車の安全性を損なうことがあります。事故の危険があります。

# 乗車前に必ず確認

**乗車する時には走り出す前に必ず以下の項目を点検してください。**

1. 前輪・後輪やシートポストなどの各種コンポーネントのクイックリリースがしっかりと締まっていますか?詳細は **「クイックリリースの取り扱い」** の項参照。

2. タイヤの状態は良好で、十分なエアーが入っていますか?タイヤをそれぞれ回転させて、振れがなく真円であることを確認します。振れを確認することで、タイヤ側部が破損していたり、軸やスポークが破断していていたりする場合の早期発見につながります。詳細は **「ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧」** の項参照。

3. 停車したままで、ブレーキの状態を確認するため、ブレーキレバーをハンドルの方向にしっかりと引きつけます。少し引いた所からブレーキが効き始め、次第に強くなってゆくはずです。ただし、ブレーキレバーを最大限に引いてもハンドルの手前で止まらなくてはなりません。リムブレーキでは、ブレーキシューの全面がリムのブレーキ面にあたっている必要があります。シューがタイヤに接触してはいけません。**ブレーキ**に関する詳細は **「ブレーキ」** の項をご覧ください。

タイヤの空気圧を点検してください

レバーがハンドルにつくまで引けてしまうような状態は許されません。

⚠ クイックリリースが正しく閉じていないと、自転車から部品が外れてしまう恐れがあります。**転倒の危険があります。**

⚠ この項目のどれかに不具合がある場合には、Canyon には乗らないでください。

4. 一般公道や夜間の走行には、ライトを点検します。ライトについては **「法律で定められた要件」** の項をご覧ください。

5. Canyon を軽く持ち上げてから、手を離して地表に落とします。カタカタという異音がした場合には、その発生源を探します。状況に応じて、各種軸受やボルト接合部を確認してください。

6. 自転車でのライドを安心して楽しむために最も大切なアクセサリは、サドルの下に取り付ける工具を入れた小さなバッグです。工具バッグには、プラスチックのタイヤレバー 2 本とよく使用するサイズの六角棒レンチ、タイヤの交換用チューブ、パッチキット、携帯電話や現金なども入れておきましょう。エアポンプもフレームに取り付けて携行しましょう。

7. 頑丈な鍵も持って行きましょう。Canyon を駐車しておきたい時に役立ちます。Canyon を停めておく時は、盗難を防ぐために必ず固定物に繋いだ状態で鍵をかけましょう。

⚠ お持ちの Canyon の損傷を防ぐために、最大重量を超えないようにして、**「意図される使用」** の項に記載されている荷物の運搬および子供の同乗に関する規則を守ってください。また、自家用車や飛行機でバイクを搬送しようとする時は、事前に **「Canyon バイクの搬送」** の項をお読みください。

無灯火での夜間走行は絶対にやめてください

非常用アイテム一式

⚠ Canyon には、路面の影響と、ライダーが自転車に加える力によって、大きな負荷がかかります。このような動的な負荷を受けた各種コンポーネントには、劣化や疲労が生じます。劣化の兆候がないかどうか、Canyon をこまめに点検して、消耗の兆しや、キズや湾曲、変色などがないか、また小さな亀裂が入っていないかを確認してください。耐久期間を過ぎたコンポーネントは、何の前触れもなく急に破損することがあります。Canyon を一定の期間ごとに点検にお持ちいただいて、随時消耗部品を交換してもらってください。修理と走行の安全に関する詳細は **「手入れと点検についての一般的注意事項」「推奨締め付けトルク」「点検・整備頻度」** などの項をご覧ください。

# BIKEGUARDから取り出して組み立てる

自転車を BikeGuard から取り出して組み立てるのは難しくありませんが、慎重かつ入念に作業を進めてください。不適切な組み立ては、自転車の安全性を損なう恐れがあります。

まず、お買い上げになった Canyon には、どのようなパーツがあるかを見てみましょう。

ロードバイク取扱説明書の表紙についている見開きページを広げてみてください。Canyon ロードバイクの写真に主要なパーツの名称が書き込まれています。このページを広げたままで、本書を読み進んでください。そうすれば、各項の説明にでてくるパーツがどれのことだかすぐにわかります。

写真は Canyon ロードバイクの一例です。これとは外観が異なるモデルもあります。

まず、BikeGuard を開封しましょう。

箱を開けるにはカーペット用カッターのような刃先の短いカッターを使ってください。自転車本体にはカッターを使用しないでください。

## BIKEGUARD の同梱品を確認

BikeGuard の中には後輪およびすべてのパーツが取り付けられたフレームと、別添の前輪（ホイールバッグ入りの場合あり）、シートポストつきのサドル、小型のパーツ（クイックリリース、リフレクタ、同梱の場合はペダルなど）および Canyon トルクレンチ・交換用ヘッド・Canyon アッセンブリーペースト・ロードバイク取扱説明書・付属 CD 入りのツールケースが収められた箱が入っています。

カッターを使って作業をする際には、パーツに傷をつけたり、またご自分が怪我をしないようにご注意ください。必ず、自分およびパーツから離れた方向に向けてカッターを動かしてください。

せっかくの新しい Canyon ですから、BikeGuard から出して組み立てるのも誰かに手伝ってもらって一緒に楽しみながら作業を進めましょう。

自転車作業スタンドを使うか、誰かに手伝ってもらうと、簡単かつ確実に自転車を組み立てることができます。

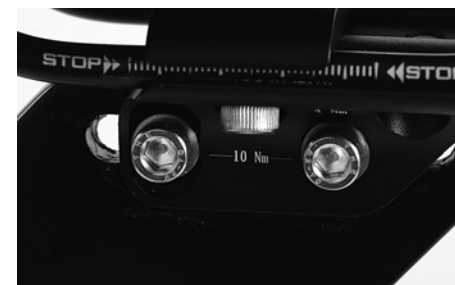
## ロードバイクの組立に関する一般事項

お買い上げになった Canyon は、工場で完全に組立を終了し、試乗を行ってあります。以下に解説する手順に従って自転車を組み立てれば、調整を行わなくても、支障なく機能するはずです。

以下に組み立て方法をごく簡単に説明します。自転車の組み立てに詳しくない方や、あまり経験のない方は、ロードバイク取扱説明書の詳しい解説を読んでください。同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。初めて乗車する前には必ず、**「乗車前に必ず確認」** の項目に記載されている点検作業を行ってください。

組み立てる時には、Canyon のフレームのチューブやカーボン製のシートポストを自転車作業スタンドに固定しないでください。必ず適切なアルミ製シートポストに付け替えて自転車作業スタンドに固定します。フレームを内側から 3 点で固定する作業台を使用するか、組み立てる間誰かに Canyon を支えていてもらうのが最適な方法です。

## CANYON トルクレンチの使用

部品同士を確実に固定するためには、トルクレンチの使用が不可欠であると Canyon では考えています。

クランプボルト（ステムやステアリングコラム、ハンドル、シートポストなど）の最大締め付けトルクを超えると、締め付け力が強くなりすぎます。その結果部品が破損する恐れがあり、事故の危険が大きくなります。さらに、この場合には製品の保証が無効となります。ボルトの締め付けが弱すぎたり、強すぎたりすると、部品が外れたり破損したりして事故の原因となる恐れがあります。Canyon の指定トルクを必ず正確に守ってください。

サイズの合う交換用ヘッドを Canyon トルクレンチの受けに差し込みます。

六角棒レンチをボルトの穴にしっかりと差します。

Canyon トルクレンチの取っ手をゆっくりと廻します。ボルトが締まるにつれて、針が目盛りの上を動いてゆきます。針が所定の締め付けトルクを示す数字の位置に達したら廻すのを止めてください。

Canyon を組み立てるには、BikeGuard に同梱されている Canyon トルクレンチを使用してください。

**CANYON アッセンブリーペーストの使用**

カーボン製の部品は、締め付け力が強すぎることによる損傷を特に受けやすい性質があります。Canyon アッセンブリーペーストを使用すると、表面同士の密着度を高めることにより、締め付けに必要な力を最大 30％低くすることができます。

これは特に、ハンドルとステムやステアリングコラムとステム、シートポストとシートチューブなどの三箇所の締め付けに重要で、締め付け力が強すぎると部品が破損する恐れがあり、また保証が受けられなくなります。Canyon アッセンブリーペーストを使用することで締め付け力を低下させ、カーボン繊維の破損を予防することができます。また、締め付け部から異音がすることを防ぐ効果もあります。



さらに、防食性も最適で、濡れた状態でも腐食を効果的に防止します。Canyon アッセンブリーペーストは、カーボン製およびアルミニウム製の結合部すべてに使用することができます。硬化しないため、この用途に最適です。

Canyon アッセンブリーペーストを塗る前に、部品の表面の汚れや潤滑油の残りを取り除いてください。そしてきれいになった表面に、刷毛やセームタオルなどを使って Canyon アッセンブリーペーストを薄く均一に塗ります。

ペーストを塗ったら部品を所定の位置に取り付けます。Canyon トルクレンチを使って、所定の最大締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。多すぎた Canyon アッセンブリーペーストは拭き取って、ペーストの袋をしっかりと閉じます。

**取り出す**

前の保護用段ボールと小型パーツの入った箱を取り外します。

BikeGuard の中に長手方向に収められている前輪入りの箱を取り出してください。モデルによっては前輪がさらにホイールバッグに入っていることもあります。

サドルとシートポストが前輪に固定されていることに注意しながら、段ボール箱を慎重に取ってください。

梱包材と BikeGuard はすべてそのまま乾燥した場所に保管しておきましょう。そうすれば、自転車をどこかに送ったり、輪行したりする時に再利用できます。

ホイールバッグが同梱されていないモデルもあります。

小型パーツの入った箱から、ロードバイク取扱説明書と工具が入っているツールボックスを取り出します。

各種部品と後輪が取り付けられたフレームをBikeGuard から慎重に取り出して、倒れないように置いてください。手伝ってくれる人がいる場合には、自転車を支えていてもらいましょう。

フレームを持ち上げる時には、ハンドルを手で押さえておいてください。ハンドルが急に回転したり、下に向いたりして破損する恐れがあります。

**ハンドルまたは CANYON ハンドルバー / ステムコンビの取り付け**

Canyon のロードバイクには各種の異なるハンドル仕様があります。

そのひとつはすでにお馴染みの Aheadset® ステムとハンドルバーを使った仕様です。

その他に Canyon ハンドルバー / ステムコンビと呼ばれる仕様のものもあります。この仕様も Aheadset® ステアリングヘッドに対応しています。

お買い上げになった Canyon ロードバイクがどの仕様であるかによって、組立方法がいくらか違ってきます。そのため、以下二つの仕様の場合をそれぞれ説明します。



**CANYON ハンドルバー / ステムコンビの取り付け**

ハンドルバー / ステムコンビをしっかりと手で持って、ハンドルを固定している上のマジックテープを外します。

フォークはベアリング自体で固定されていますので抜け落ちることはありません。

ステムの上にあるボルトを緩めてキャップと一緒に取り外します。Canyon アッセンブリーペーストの角を開けます。アッセンブリーペーストを少し押し出して、ステムの内側とステアリングコラムの締め付け部分に薄く塗りつけます。

保護シートや保護カバーをハンドルバー / ステムコンビから取ります。保護材は基本的に手で外れます。うまく外れない場合は、ハサミを使ってください。カッターの使用はできる限り避けてください。

ハンドルバー / ステムコンビを慎重に下にぶら下がった状態にします。

カッターを使って作業をする際には、パーツに傷をつけたり、またご自分が怪我をしないようにご注意ください。必ず、自分およびパーツから離れた方向に向けてカッターを動かしてください。

ハンドルバー / ステムコンビをステアリングコラムに取り付けます。その時にケーブルやコードが捩れたり、折れ曲がったりせず、均一な曲線を描いて押さえやブレーキまで伸びていることを確認してください。

外したキャップを上に乗せて Canyon トルクレンチを使って 2 Nm で締めます。

ハンドルバー / ステムコンビの位置を中央に合わせます。ハンドルバー / ステムコンビと前輪を見ながら、ハンドルバーが前輪と直交し、ステムは前輪と平行になるようにします。

サイズの合う交換用ヘッドを Canyon トルクレンチの受けに差し込みます。ステムのクランプボルトをそれぞれ最初は軽く均一に締めます。隙間が均一な幅になっていることを確認します。確認してから表示されているトルク (5 Nm) でボルトを締め付けます。

> ⚠ カッターを使って作業をする際には、パーツに傷をつけたり、またご自分が怪我をしないようにご注意ください。必ず、自分およびパーツから離れた方向に向けてカッターを動かしてください。

**ハンドルの取り付け**

ハンドルバーをしっかりと手で持って、ハンドルをステムに固定している上のマジックテープを外します。

ハンドルはそのまま手で持っておいてください。ハンドルが急に回転したり、下に向いたりして破損する恐れがあります。ハンドルをフォークに固定している下のマジックテープを外します。

保護シートや保護カバーをハンドルから取ります。保護材は基本的に手で外れます。うまく外れない場合は、ハサミを使ってください。カッターの使用はできる限り避けてください。

ハンドルを慎重に下にぶら下がった状態にします。

サイズの合う交換用ヘッドを Canyon トルクレンチの受けに差し込みます。ステムのハンドルクランプのボルトを緩めてハンドルクランプを取り外します。



Canyon アッセンブリーペーストの角を開けます。アッセンブリーペーストを少し押し出して、ハンドルクランプの内側とステム本体の締め付け部分に薄く塗りつけます。

ハンドルがステムの中央に来るようにマークに合わせて位置を決めます。その時にケーブルやコードが捩れたり、折れ曲がったりせず、均一な曲線を描いて押さえやブレーキまで伸びていることを確認してください。

**手順 1：フロントキャップがついた Canyon Aheadset® ステムの固定方法**

- 上のふたつのボルト (1 と 2) を軽く (1 Nm) 締めます。隙間が完全に閉じるまで締める必要があります。フロントキャップがぴったりとついた状態になります。下のふたつのボルト (3 と 4) を一旦いくらか緩める必要がある場合もあります。
- そうしたら下のふたつのボルト (3 と 4) をステムに表示されている値 (5 Nm または 8 Nm) に従って締め付けます。
- その次に上のふたつのボルト (1 と 2) をステムに表示されている値(5 Nm または 8 Nm)に従ってさらに締め付けます。

**手順 2：フロントキャップがついた従来タイプの Aheadset® ステムの固定方法**

ステムのハンドルクランプの対角位置にあるボルトの順に均一に締めてゆき、ハンドルが軽く締め付けられる状態にします。

ハンドルクランプとステム本体の隙間がそれぞれ平行になっており、上下の隙間の幅が同じになっていることを確認してください。なっていない場合には、クランプボルトをもう一度緩めて、均一に軽く締め直します。

ブレーキ・シフトレバーの上の握り部分が垂直になっていることを確認します。その時、下ハンドルの末端部分は水平になっているか、軽く下向きになります。

最後に対角位置にあるボルトの順に均一に締めてゆき、表示されているトルクまで締め付けます。

**前輪の取り付け**

前輪を箱（およびホイールバッグ同梱の場合にはバック）から取り出します。

サドルとシートポストがマジックテープと保護シートで前輪に固定されています。マジックテープを慎重に外して、サドルとシートポストを慎重に取り外します。

前輪用のクイックリリースを小型パーツの入った箱から取り出します。反対側のナットを廻して外し、スプリングを 1 本クイックリリースから抜き取ります。

クイックリリースを前輪の空洞になっている軸に差し込みます。



ハブの両側にそれぞれ 1 本ずつスプリングを配置します。クイックリリースのどちら側でも、スプリングの直径の小さい方が、ハブ軸側に向いていることを確認してください。

クイックリリースのリリースレバーは、左側（チェーンの反対側）に取り付けます。

クイックリリースの反対側のナットは 2 回転だけ締めてください。クイックリリースに関する詳細はロードバイク取扱説明書の **「クイックリリースの取り扱い」** の項をご覧ください。同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。

ブレーキ・シフトレバーの保護シートを取ります。

前輪のブレーキのクイックリリースレバーを開く（シマノ/SRAM）か、ブレーキ・シフトレバーのピンを動かしてレバーを少し後ろに倒して（Campagnolo）、前輪のブレーキを開放します。

ディスクブレーキが搭載されている場合には、ホイールを取り付ける前に、ブレーキパッドがキャリパー内の受けにぴったりと納まっていることを確認してください。判断の基準になるのは、パッドの隙間が平行で、摩耗インジケータが所定の位置にあることです。ブレーキディスクがブレーキパッドの間に入るように注意してください。

前輪を取り付けるには、クイックリリースのついたハブ軸をフォークエンドに押し込みます。

前輪のリムとタイヤがフォークのブレードの中央に位置していることを確認してください。

作業をする前にロードバイク取扱説明書および同梱 CD の **「クイックリリースの取り扱い」** の項をご覧ください。

ホイールを取り外したら、絶対に（ディスク）ブレーキのレバーを引かないでください。車輪を取り外したらパッドスペーサーを必ず取り付けるようにしましょう。

取り付けに関する詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の **「ホイール ― タイヤ・チューブ・空気圧」** の項をご覧ください。

ロードバイクのブレーキに関する詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の **「ブレーキ」** の項をご覧ください。

クイックリリースのレバーを開いた状態で反対側のナットを締め、リリースレバーを閉じた時に力が生じるようにします。閉じた状態のレバーがフォークにぴったりと寄り添うようにし、絶対に横方向や前方に向かって突き出た状態になっていないように注意してください。

忘れないうちにブレーキのクイックリリースレバー（シマノ /SRAM）を閉じるか、ブレーキ・シフトレバーのピンをブレーキレバーを軽く引きながら元に戻して（Campagnolo）おいてください。

 ブレーキシュー全体がブレーキ面にあたっているか確認してください。



ブレーキがリムに対して中央になっているかチェックしてください。

詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の **「ブレーキ」** の項をご覧ください。

ホイールを取り付けてクイックリリースを閉じたら、ブレーキレバーを（ディスクブレーキの場合には何度か繰り返し）引いてみて下さい。左右のブレーキの遊びが同じになっており、ブレーキの効き始める位置で直ぐに安定することを確認します。

ホイールの取り付けが終わったら、停車状態でブレーキのテストを行ってください。ブレーキレバーには遊びが必要で、最大限に引いてもハンドルの手前で止まる必要があります。

前輪がフォークエンドに完全に入っておりブレードの中央にあるかどうかを確認してください。

両輪を回転させて、振れがなく真円であることを確認します。

詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の **「ホイール ― タイヤ・チューブ・空気圧」** の項をご覧ください。

変速機の機能を確認します。

変速機の調節に関する詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の「**変速機**」の項をご覧ください。

ギアを全段切り替えてみて、リアの一番大きな歯車にチェーンが掛かっている状態で、ディレイラーがスポークに接触する可能性がないことを確認してください。

**サドルとシートポストの取り付け**

シートチューブの上端についている保護キャップを外します。シートポストクランプのボルトを緩めます。作業をする前にロードバイク取扱説明書および同梱 CD の「**Canyon ロードバイクの身体に合わせたフィッティング**」の項をご覧ください。

シートポストは、圧力をかけたり、回転させたりしなくてもスムーズにフレームに入らなくてはいけません。うまく入らない場合には、シートポストクランプをもう少し緩めてください。

シートポストを再度抜き取ります。シートポストの下部およびシートチューブの内側またはシートポストの締め付け部分に Canyon アッセンブリーペーストを少量塗ります。



シートポストを必要なサドルの高さに合わせてシートチューブに差し込みます。

シートポストの MAX マークが見えている状態では、絶対に Canyon に乗らないでください。

サドルの向きを合わせて、シートポストクランプのボルトを強すぎないように（すなわち最大許容トルク以下で）締めます。Canyon トルクレンチを使ってください。

これまで乗っていた自転車のボトムブラケットからサドル上端までの距離を測ってみましょう。新しい Canyon でもサドルの高さを同じに調整します。

サドルの保護シートを取ります。

カーボン製の締め付け部分にグリスやオイルを塗らないでください。

最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。 最大締め付けトルクは「**推奨締め付けトルク**」の項およびコンポーネント自体、もしくはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

ロードバイク取扱説明書および同梱 CD の「**適正なサドルの高さ**」の項にある注意事項および「**手入れと点検についての一般的注意事項**」の項に記載されている許容締め付けトルクを守り、コンポーネントメーカーの所定値も遵守してください。

Canyon のパーフェクト・ポジション・システム（PPS）を使えば、Canyon に試乗してみなくても、ご自分にぴったりのフレームサイズを選ぶことができます。PPS は弊社ウェブサイト www.canyon.com でご利用いただけます。

**CANYON SPEEDMAX 独特の方式**

Canyon には楕円形のシートポストを搭載するモデル（Speedmax CF および Speedmax AL など）があります。このタイプでは標準装備されているシートポスト以外は使用できません。シートポストクランプのボルトを両方とも緩めます。

シートポストを適切なサドルの高さに合わせてシートチューブに差し込みます。組み込み型シートポストクランプを嵌めます。

Canyon アッセンブリーペーストをシートポストの下部とフレームのシートチューブの内側に少量塗ります。

シートポストクランプの六角穴ボルトを所定のトルクである4 Nm～最大6 Nmで締め付けます。

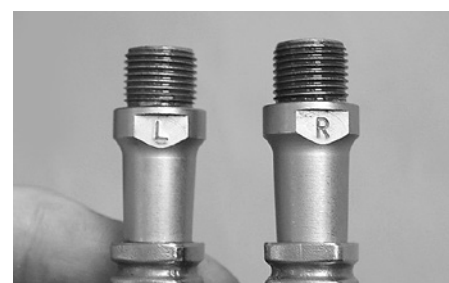
シートポストは最低でも先端がトップチューブの下まで入るか、シートポストの MAX マークが中に入るまで、フレームに差し込む必要があります。

⚠ カーボンフレームをフレームのチューブやカーボン製のシートポストで自転車作業スタンドに固定しないでください。パイプがつぶれる恐れがあります。フレームを内側から 3 点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などが最適です。



**ペダルの取り付け**

Canyon ロードバイクには、市販の大手ペダルメーカー製ロードバイク用ペダルを取り付けることができます。

ペダルをねじ込む前に、ネジ部分に軽く市販のアッセンブリーグリスを塗ってください。

ペダルを取り付けるには、まず軸に書かれている文字を見てください。R と書いてあるペダルが右で L と書いているのが左のペダルです。

左のペダルは左ネジで、ネジを締める時に廻す方向が通常とは逆の反時計回りになっていますのでご注意ください。

最初の二三回は手でペダルをクランクのネジ穴にねじ込みます。

それからペダルレンチを使ってペダルが固定されるまで廻します。必ず六角棒レンチで締め付ける必要があるタイプのペダルもあります。

⚠ ペダルの固定状態を 100 km 走行後にもう一度確認してください。ペダルが緩んでネジ山を破壊してしまい、転倒の原因となる可能性があります。

**公道を走るための装備**

あとは、白いリフレクタをハンドルに、赤いリフレクタをシートポストに取り付け、スポークのリフレクタとベルをつけます。

最後にスポークリフレクタを取り付けてください。前輪と後輪のスポークにそれぞれリフレクタを 2 個ずつ、対称の位置に取り付けるようにしてください。

⚠ ロードバイクで公道を走る際には、その国の道路交通規則を遵守してください。これに関する注意事項はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の「**法律で定められた要件**」の項をご覧ください。

**点検と調整**

タイヤの側面に表示されている空気圧を上限として両輪のタイヤに空気を入れます。「**タイヤとチューブ**」に関する詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の「**ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧**」の項をご覧ください。

ロードバイク取扱説明書および同梱 CD の「**Canyon ロードバイクの身体に合わせたフィッティング**」の項にある解説に従ってサドルとグリップの位置を調整してください。



ブレーキ・シフトレバーの上の握り部分が垂直になっていることを確認します。その時、下ハンドルの末端部分は水平になっているか、軽く下向きになります。

フロントキャップがついた一般的な Aheadset® ステムの場合には、ハンドルクランプとステム本体の隙間がそれぞれ平行になっており、上下の隙間の幅が同じになっていることを確認してください。なっていない場合には、クランプボルトを緩めて、均一に軽く締め直します。

Canyon トルクレンチを使って、問題がなければクランプボルトを完全に締め付けます。最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。

Canyon ステムでは、上側の隙間は完全に閉じており、下側だけ隙間が見えます。

Canyon トルクレンチを使って、問題がなければクランプボルトを完全に締め付けます。最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。

自転車が水平になっている状態でサドルも水平になっているかどうかを確認してください。

シートポストは最低でも先端がトップチューブの下まで入るか、シートポストの MAX マークが中に入るまで、フレームに差し込む必要があります。

変速機の機能を確認します。ギアを全段切り替えてみます。

サドルがまっすぐ前を向いているかどうかを確認します。フレームのトップチューブおよびダウンチューブを見ながらサドルを合わせます。

リアの一番大きな歯車にチェーンが掛かっている状態で、ディレイラーがスポークに接触する可能性がないことを確認してください。わざとリアディレイラーを押してみて、絶対にぶつかることがないことを確認し、ゆっくりとホイールを回転させてみます。

変速機の調節に関する詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の**「変速機」**の項をご覧ください。

シートポストの MAX マークが見えている状態では、絶対に Canyon に乗らないでください。

シートポストがしっかりと固定されているかどうか確認します。各種パーツをいろいろな方向にひねってみてください。

ハンドルとブレーキ・シフトレバーがしっかりと固定されているかどうか確認します。各種パーツをいろいろな方向にひねってみてください。力を込めて下に押してもハンドルが下に回転してしまってはいけません。回ってしまう場合は、固定用のボルトを慎重に締め直してください。

組み立てが終わったら、**「初めて乗車する前に」**および**「乗車前に必ず確認」**の項に記載されている点検作業を確実に行ってください。

100 ～ 300 km 走行した時点で、再度すべてのボルトがしっかりと固定されているかどうか、締め付けトルク値に従って点検してください。詳細はロードバイク取扱説明書および同梱 CD の**「手入れと点検についての一般的注意事項」「推奨締め付けトルク」「点検・整備頻度」**などの項をご覧ください。

組み立てと点検作業が終わったら、必ず平坦で車の通らない所（駐車場など）で Canyon の試乗を行ってください。組み立てや調整に問題がある場合、そのまま公道やオフロードを走行すると、走行中に不具合が生じて自転車の操縦ができなくなる恐れがあります。

# CANYONロードバイクの梱包

Canyon を弊社のマイスター整備工場に点検のため送ったり、旅行に持って行くために梱包する必要がある場合には、いくつかの注意事項を守ることで、大切な自転車が無事に目的地に届きます。

BikeGuard には梱包方法の説明書 **「ロードバイクを梱包するには」** が入っています。ロードバイクを梱包する時には、必ず説明書の内容に忠実に従ってください。

Canyon を梱包する手順をひとつずつ説明した梱包方法の説明書は弊社公式ホームページ www.canyon.com にも掲載されています。

飛行機で移動する時には、Canyon の BikeGuard を使って梱包するか、Canyon の BikeShuttle などの適切な自転車用ハードケースを使用してください。

自動車で運ぶ時には、バイクを確実かつ滑る心配がないように固定してください。自信がなかったり、疑問がある場合には、本説明書末尾ないし同梱 CD に収録されているさらに詳しい解説を読むか、弊社ホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問合せください。

自転車やその一部を固定しないまま車内において運ぶのはやめてください。走行中に滑って車内を移動することがあり危険です。

発送時に Canyon が同梱の説明書通りに梱包されていなかった場合には、運送中の損傷に対する補償を Canyon Bicycle GmbH から受けることができなくなります。

Canyon BikeShuttle

Canyon BikeGuard

断面積が大きなフレームチューブは、通常の自転車キャリアに固定すると、クランプによって押しつぶされてしまう恐れがあります。カーボンフレームはそのまま使い続けると突然折れる危険があり、アルミ製フレームはすぐにへこんでしまいます。専用のキャリアが自動車用品店にあります。

自動車で運送する時には、外れる可能性のあるもの（工具・バッグ・チャイルドシート等）が自転車についていないことを確認してください。事故の危険があります。

# クイックリリースの取り扱い

操作方法が簡単なクイックリリースですが、取り扱いを誤ったことによる事故は後を絶ちません。

クイックリリースには、主に 2 つの操作箇所があります。

- ハブの片側にあるリリースレバー：レバーを閉じる動きをカムによって締め付け力に変換する機能があります。
- ハブのもう一方の側にあるクランプナット：スキュアーの固定力をこのナットで調整します。

**ホイールを確実に固定するには**

- クイックリリースを開きます。この状態では OPEN の文字が見えているはずです。
- レバーを締め付け位置の方向に回します。レバーの外側に CLOSE の文字が見えるようになります。レバーを閉める時に、最初の半分ぐらいまでは力を入れなくてもレバーが動く状態（まだ締め付けていない状態）でなくてはいけません。
- 残りの半分は、レバーの力がどんどん強くなってゆくはずです。最後にはレバーを動かすのが難しい状態になります。フォークやフレームなどを指でつかみながら、親指の付け根の母指球でレバーを押してください。

クイックリリースを開く

クイックリリースを閉じる

ホイールが正しく取り付けられていないと、重大な転倒や事故につながる恐れがあります。

ホイールがしっかりと固定されていることを乗る前に必ず確認しましょう。万が一走行中に車輪が外れたら、転倒してしまいます。

自転車をどこかに停めておく場合には、クイックリリースで固定されたホイールも、フレームと一緒に固定物に繋いだ状態で鍵をかけましょう。

- レバーの最終位置は、車輪に平行になっている必要があります。つまり、レバーが横方向に突き出した状態ではいけません。レバーは、フレームに沿った、不意に開いてしまうことのないような位置にくるようにしてください。
- しっかり固定されているかどうかを確認するため、閉じた状態のレバーを左右に廻してみます。
- リリースレバーが回転してしまう場合には、ホイールが確実に固定されていません。レバーを一旦開いて、固定力を強くする必要があります。固定力を強くするには反対側のナットを、時計回りに半回転廻します。
- 再び同じ手順でクイックリリースを閉じ、しっかりと固定されたかどうかもう一度確認します。リリースレバーを廻すことができなくなっていれば、しっかりと固定されています。
- 次にホイールを地面から数センチ程度持ち上げて、タイヤを上から軽く叩いてみましょう。車輪がしっかりと固定されていれば、フレームのドロップアウトから外れることはありません。

サドルのクイックリリースが確実に固定されているかを確認するには、フレームを押さえてサドルをひねることができるか試してみます。

クイックリリースレバーは車輪にほぼ平行に、横方向に突き出さないように

フレームに対してサドルをひねることができるか試してみましょう

クイックリリースのリリースレバーは前輪後輪とも常にCanyonの左側(チェーンの反対側)にあることを覚えておきましょう。そうすれば、前輪を裏返しに取り付けてしまうことがありません。

クイックリリースが完全に閉じていないとホイールが外れることがあります。**事故の原因となり非常に危険です。**

クイックリリースを車輪盗難防止用のロッキングスキュアーに付け替えることもできます。ロッキングスキュアーを開くには、特殊な専用のレバーか六角棒レンチが必要となります。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社ホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問い合わせください。

# アクセサリの取付や改造を行う際の注意事項

Canyon の自転車は、それぞれの用途に合わせた仕様のスポーツ用製品です。マッドガードなどを取り付けることによって機能に支障をきたし、その結果として走行時の操作性が劣化することがあります。アクセサリの購入および取り付けの前に、そのアクセサリがお客様の Canyon に取り付け可能な互換性があるかどうかの確認が必要です。

ベルやホーン、ライトなどを取り付ける時には、その製品が認可された検査済みのものであり、道路交通法により使用が許されているものであるかどうかを、よく確かめてください。電池・充電式バッテリーを使用するライトには、波線マークとアルファベットの K が表示されている必要があります。(**「法律で定められた要件」**の項参照)

荷台やチャイルドシートを取り付けたり、チャイルドトレーラーを牽引したりしようとする場合には、まず **「意図される使用」** の項を読んで、それが可能かどうか確認してください。原則的に可能である場合には、それに適したモデルについて弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問い合わせください。

自分が完璧にこなすことのできる作業だけをするようにしましょう。

ハンドルやハンドルステム、フォークなどの交換は、必ず専門の技術者に依頼することをお奨めします。どのような場合にも、必ずアクセサリメーカーの取扱説明書に従ってください。新たなコンポーネントやアクセサリを取り付ける時には、その適切な取り付けを行う責任は常にお客様自身にあります。少しでも疑問がある場合には、お持ちの Canyon を弊社のマイスター整備工場にお送りください。

マッドガード

荷台

マッドガードや荷台などを後から取り付けることにより、お客様の Canyon の機能を損なうがありますので、なるべく弊社のラインナップにご用意しておりますアクセサリをご利用ください。そうすれば、確実に適合品を使用することができます。

取り付けに問題があると、コンポーネントが外れたり、折れたりして、重大な転倒事故の原因になる恐れがあります。安全に関わる固定ボルトは、規定のトルクで締め付けてください。

アクセサリの取り付けやコンポーネントの互換性、改造などについて疑問がある場合には、本説明書末尾ないし同梱 CD に収録されているさらに詳しい解説を読むか、弊社ホットライン +49 (0)261 40 400-0 までご連絡ください。

# カーボン素材の注意事項

カーボンという素材は、正しくは炭素繊維強化プラスチック、略称 CFRP とも呼ばれ、他の軽量素材とは異なる特殊な点があります。その特性を知ることは極めて重要です。そうすれば、お買い上げになった大切な Canyon を末永くお楽しみいただけると同時に、いつも安心してその機材に身を任せることができます。

炭素繊維強化プラスチックが自転車競技に適していることは、無数の勝利によって実証されています。この素材は、素材に適した設計・加工・取扱により、極めて強度が高く、高負荷に耐えるコンポーネントの大幅な軽量化を可能にします。

カーボンの物性で非常に特殊なのは、素材の脆性です。このような弱点があるために、カーボンは負荷がかかっても塑性変形はしませんが、内部構造はすでに傷んでいる可能性があるのです。極端な場合には繊維が分離してしまい、いわゆる剥離現象が発生して、コンポーネントの強度が著しく低下することがあります。過度の負荷がかかって内部の繊維がすでに損傷していても、スチールやアルミのように曲がったりすることがないので、見ただけではわからないのです。

そのためカーボン製のパーツは、過度の負荷がかかった後もそのまま使用し続けると折れることがあり、転倒や不測の事態に至る恐れがあります。過度の負荷がかかるような出来事があったら、そのパーツ、できれば Canyon のバイク全体を弊社のマイスター整備工場で検査させることを是非お奨めします。

Canyon を停めておく時は、必ず丁寧に倒れないように立てかけてください。カーボンフレームやカーボン製コンポーネントは、自転車が倒れただけでも破損することがあります。

カーボン素材

走行中の状態に注意しましょう。カーボンコンポーネントから異音がしたら、機材の不具合が発生する予兆かも知れません。すぐに自転車の使用をやめて弊社の整備工場ホットラインに連絡し、その後の対応を相談してください。ご自分の安全のためにも、カーボン製パーツの修理は絶対に禁物です。破損したものは直ちに交換し、取り外したものを第三者が使用することが絶対にないように取りはからってください。

カーボン製コンポーネントは、絶対に高温にさらしてはいけません。パウダーコーティングや焼付塗装などは禁物です。その際に必要な高熱によってコンポーネントが破壊される恐れがあります。また、炎天下の車内に保管したり、熱源の近くに置いておかないでください。

断面積が大きなフレームチューブは、通常の自転車キャリアに固定すると、クランプによって押しつぶされてしまう恐れがあります。そのようなカーボンフレームを使用し続けると、何の前触れもなく急に破損することがあります。カーボンフレームも運べる特殊なタイプのキャリアがあります。

ライダーと携行品（リュックサック）、自転車を合わせた総重量が 100 kg を超えることは許されません。トレーラーの使用は一切認められていません。



**カーボンホイールに関する注意事項**

カーボンホイールには、炭素繊維強化プラスチックが使用され、優れたエアロダイナミクス特性と軽量性をその特長としています。

**カーボンホイールのブレーキに関する注意事項**

ブレーキ面がカーボンのため、注意しなければならない点がいくつかあります。必ずカーボンホイール用のブレーキシューを使用してください。弊社でいつもお奨めするのは、ホイールメーカーのブレーキシューを使うことです。

シマノや Campagnolo もカーボン用シューを販売していますが、それぞれシマノ製ないし Campagnolo 製のリムに合わせたものになっています。カーボン用ブレーキシューは、通常よりも摩耗が早いのが一般的です。ブレーキの効き方が特殊で、特に濡れている環境では通常と異なりますのでご注意ください。ブレーキをかける練習を車の通らない場所で繰り返して、自転車を確実にコントロールできるようにしておきましょう。

カーボン製リムのブレーキ面は、高熱に強くありません。そのため山を走る際に、ブレーキをかけ続けることはできません。ずっと後輪のブレーキをかけたままで山を下りると、ホイールが過熱して変形することがあります。リムが破壊されて、チューブが破裂する恐れもあり、事故の原因になりかねません。減速には必ず両方のブレーキを使い、頻繁にブレーキを開放して熱を冷ますようにしてください。

リムがカーボン製のホイールはブレーキの効き方が特殊です

カーボン製のフレームやシートポストを作業スタンドのクランプに挟まないでください。破損する場合があります。堅牢な（アルミ製の）シートポストを取り付けてクランプに挟むか、フレームを内側から 3 点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

ブレーキの状態を確認しましょう。必ずカーボン製リム用のブレーキシューを使用してください。

ブレーキシューの状態を頻繁に点検してください。アルミ製のリムよりも摩耗が早いので注意が必要です。

濡れていると制動力が大きく低下しますのでご注意ください。雨が降りそうな時や湿度が高い時は、なるべく乗らないようにしましょう。濡れた路面を走る時は、常に危険の予測に努め、乾いている時よりも速度を落としましょう。

**手入れについて**

炭素繊維強化プラスチック製コンポーネントの清掃には、柔らかい布ときれいな水を使い、必要に応じて少量の洗剤を水に加えます。落ちにくい油やグリスなどの汚れは、石油系クリーナーを使用するときれいになります。アセトンやトリクロロエチレン、塩化メチル等を含有する脱脂剤や、溶剤ないし溶剤を含む非中性洗剤や化学洗剤などは表面が腐食しますので絶対に使用しないでください。

表面を保護し光沢を出すには、カーワックスを使用することもできます。研磨液や塗装面クリーナーには固体成分が含まれており、表面に傷をつける恐れがあります。

カーボンホイールのブレーキ面には、ワックスやオイルがつかないようにしてください。

カーボン製のフレームやシートポストを作業スタンドのクランプに挟まないでください。破損する場合があります。堅牢な（アルミ製の）シートポストを取り付けてクランプに挟むか、フレームを内側から 3 点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

超軽量構造のパーツはすべてそうですが、カーボン製コンポーネントも、その耐久期間には限りがあります。そのため、ハンドルやシートポストカーボン製ホイール、ステムなどは、使用頻度と負荷に応じて、たとえば 3 年毎や 15,000 km 毎など、定期的に交換してください。無事故の場合でも同様です。

ダウンチューブの下側など、カーボンフレームの傷つきやすい場所には専用の保護シールを貼って、ケーブルが擦れたり、石がぶつかることによる損傷から保護してください。

カーワックスで表面を保護しましょう

特殊なシールがカーボンを保護

カーボン製コンポーネントにオイルやグリスを塗ることは禁物です。グリスが表面に侵入して蓄積され、摩擦係数が下がることにより、許容締め付けトルクの範囲内で確実に固定することができなくなります。カーボン製コンポーネントに一度グリスがついただけでも、確実な締め付けがまったくできなくなる場合があります。

自転車の清掃時など、定期的にカーボン製コンポーネントに切欠きや亀裂、へこみ、変色などの外的損傷がないかどうか点検してください。布がどこかに引っ掛かるようなことがあれば、その箇所を検査する必要があります。Canyon の使用をやめてください。直ちに弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までご一報ください。



# トライアスロン/タイムトライアルバイク・トラックレーサーに関する注意事項

**タイムトライアル用のハンドル**

トライアスロン競技やタイムトライアルでは、サドル上の姿勢のエアロダイナミクスが最重視されるため、一般にエアロハンドルが使用されます。エアロハンドルではシフトレバーがエアロバー先端についていて、ブレーキレバーはベースバー（ブルホーン）の端にあります。エアロバーを握る姿勢で走っていると、ブレーキレバーが遠く、反応時間が長くなって、制動距離も伸びます。常に危険の予測に努めながら走るようにしましょう。

ハンドルの位置は、ある程度まで好みに合わせて調整することができます。ハンドルのまっすぐな部分の向きを、下にはほんの僅かだけ、上には最大 30 度までの範囲にしておくことをお奨めします。

楽に腕を乗せられるように、肘がアームレストよりもいくらか後ろにはみ出るようにしてください。

タイムトライアルバイクの走行特性は慣れないと違和感があります

肘がアームレストよりもいくらか後ろにはみ出るようにしておきましょう

トライアスロンバイクやタイムトライアルバイク、トラックレーサーの走行特性は慣れないと違和感があります。まず人通りの少ない場所で自転車に乗ってみて、徐々にその走行性を試してみるようにしましょう。

**タイムトライアル用のバーエンドシフター**

シマノや SRAM、Campagnolo などのトライアスロン・タイムトライアル用バーエンドシフターでは、レバーを下に押すとリアが小さい方のスプロケット（ギア比大）に、フロントは小さいチェーンリング（ギア比小）に切り替わるようになっています。シフトレバーを上に引き上げると、リア・フロント共にスプロケットが大きくなります。

シフトレバーからシフトケーブルを通じて、ギアの切り替え指示がディレイラーに伝達されます。するとディレイラーがシフトして、チェーンが隣のスプロケットに移動します。ギアの切り替え操作で重要なのは、チェーンがスプロケットの間を移動中は均一かつあまり力を入れずにペダルをこぎ続けることです。最近の自転車はスプロケットに特殊なスライダーが組み込まれているため、負荷がかかっている状態でもギアの切り替えには問題ありません。しかし負荷状態でのギアの切り替えによってチェーンの寿命は大幅に短くなります。

また、チェーンがチェーンステイとチェーンリングの間に噛み込む（チェーンサック）恐れもあります。ですから、ペダルに思い切り力を入れてこいでいる時にギアを切り替えるのはやめてください。特にフロントディレイラーの切り替えは禁物です。

**トラックレーサー**

トラックレーサーにはブレーキがついていません。後輪のハブはフリーホイールではありません。ホイールが回転している間は、クランクも回り続けます。トラックレーサーの乗り方は、経験豊富なトレーナーの指導に従って練習してください。

バーエンドシフターでリアとフロントのディレイラーを制御

リアディレイラー

トラックレーサー

エアロハンドルで走行時は、停止するまでの距離が長くなりますのでご注意ください。ブレーキレバーがすぐ手の届く距離にありません。

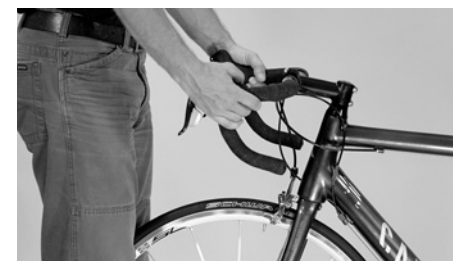
トラックレーサーは通常のロードバイクとはまったく異なります。フリーホイールおよびブレーキがありませんので、徐々に慣れるようにしてください。

# 転倒してしまったら

1. ホイールがまだしっかりと車輪の受け（フォークエンド／ドロップアウト）に固定されていることと、リムがフレームないしフォークの中央に位置していることを確認してください。車輪を回してみて、ブレーキシューとリムのブレーキ面との間隔を確認します。間隔が大きく変動し、その場では振れ取りができない場合、ブレーキをいくらか広げて、リムがシューに擦れることなく車輪が回転できるようにする必要があります。その場合には、ブレーキの制動力が低下しますので、ご注意ください。詳細は「**ブレーキ**」および「**ホイール**」の項をご覧ください。

2. ハンドルとステムが曲がっていたり、欠けていたりしないか、また傾いていないか確認します。ステムがフォークにしっかり固定されていることを確認するために、前輪を押さえてハンドルをひねってみます。また、ブレーキレバーに体重をかけてみることで、ステムにハンドルがしっかり固定されていることを確認します。詳細は「**Canyon ロードバイクの身体に合わせたフィッティング**」および「**ステアリングヘッド**」の項をご覧ください。

3. チェーンがまだチェーンリングとスプロケットにかかっているかどうかを確認します。自転車が変速機側に倒れた場合には、変速機が問題なく機能するか確認することをお奨めします。誰かにサドルを持って自転車を持ち上げおいてもらい、全段シフトしてみます。特にギアの軽い方に向かってチェーンが大きなスプロケットに移動してゆく時に、リアディレイラーがどこまでスポークに近づくかに注意してください。リアディレイラーやドロップアウトが歪んでいると、ディレイラーがスポークにぶつかり、**転倒の危険**があります。リアディレイラーや後輪、フレームなどが破損する恐れがあります。フロントディレイラーを点検してください。位置がずれているとチェーンが外れて自転車の推進力が失われます。（「**変速機**」の項も参照）

ホイールがまだしっかりとフォークエンドおよびドロップアウトに固定されていることを確認してください。

前輪を押さえてハンドルをひねることができるか試してみましょう

チェーンがまだチェーンリングとスプロケットにかかっているかどうかを点検します。

「**カーボン素材の注意事項**」の項にある注意事項も確認してください。

4. サドルの向きを、トップチューブに合わせるか、ボトムブラケットシェルに向かって見て、サドルがねじれていないことを確認します。

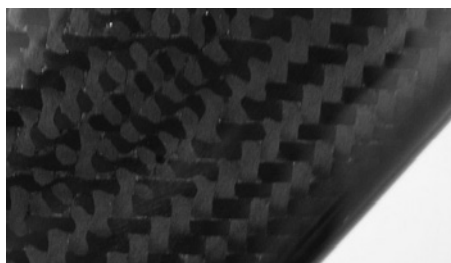
5. 自転車を数センチ程度持ち上げてから、手を離して地表に落とします。その時に何か音がしたら、緩んでいるボルトがないかどうか確認しましょう。

6. そして最後にもう一度自転車全体をよく眺めてみてみると、歪みや変色、亀裂などに気がつくことがあります。

すべての確認を行って問題がなかった場合にのみ、くれぐれも慎重に自転車に乗って帰宅してください。急に加速したり、ブレーキをかけたりすることは避けて、立ちこぎもしないでください。

自転車の走行能力に疑問がある場合には、念のため、自動車で迎えに来てもらってください。自宅に戻ったら、改めて自転車を詳細に点検する必要があります。本説明書末尾ないし同梱 CD に収録されているさらに詳しい解説を読むか、確信が持てない場合には、弊社ホットライン +49 (0)261 40 400-0 までご連絡ください。

衝撃的な力がかかったカーボン製のコンポーネントや、曲がったアルミ製のパーツは、突然折れることがあります。変形を直す（まっすぐに戻す）こともできません。まっすぐに直しても、破断する危険性が大きいことには変わりありません。特に危険なのはフォークやハンドル、ステム、クランク、シートポスト、ペダルなどです。安全が第一ですので、確信が持てない場合には、該当するパーツを交換することをお奨めします。

サドルの向きをトップチューブに合わせて、ねじれていないことを確認します

カーボン製パーツは特に入念に点検して、不安がある場合にはご自分の安全のためにも交換しておきましょう

軽量構造のパーツは、ご自分の安全のため、転倒後は交換しておきましょう



# フレームセット 組み立てに関する 注意事項 技術仕様

Canyon は高品質のカーボンフレームおよびアルミフレームを単体でも自分の好みに合わせて組み上げたい方のためにご提供しております。

したがって、フレームを組み上げパーツを取り付ける人が、責任を持って部品の互換性と適正な組み立てを確保する必要があります。市販されているパーツは無数にあるため、Canyon の本説明書でそのすべてを網羅することはできません。Canyon は、部品のあらゆる組合せについての責任は負いかねます。

また、各パーツメーカーの説明書を必ずよく読むことをお奨めします。原則として、パーツの組合せに問題があると、お客様の Canyon の安全性が損なわれる可能性があります。そのため、組み立ては専門業者か、弊社のマイスター整備工場に依頼することをお奨めします。ご自分の安全のためにも、無理な作業はしないようにしてください。

Canyon Ultimate CF のフレームセット

お客様の Canyon の組み立ては弊社の整備工場にご依頼ください。

実際に作業を行う人の経験や手先の器用さによっては、本説明書の記載内容では十分ではない可能性もあります。作業によっては、専用の引抜き工具などの特殊な工具や、さらに別の説明書が必要となることもあります。

フレームのチューブを挟んで自転車作業スタンドに固定しないでください。薄肉のチューブが破損する恐れがあります。まず堅牢な（アルミ製の）シートポストを取り付けてクランプに挟むか、フレームを内側から 3 点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

フレームはすぐに組み上げられる状態になっており、ネジ切りや、各種軸受およびシートチューブのリーマー加工は済んでいます。フレームに作業を行う必要はありません。フレームや、位置を変えることができるケーブルガイドなどの補助パーツなどを、分割したり、穴開けなどで改造しないでください。

パーツをフレームに取り付ける時には必ず(カーボン製シートポスト、コラムがカーボン製のフォークに取り付けるステム、カーボン製フレームに取り付ける場合のあらゆるタイプのシートポストなどを除く)高品質のアッセンブリーグリスを使ってください。これが腐食の防止になります。グリスを塗っておかないと、時間が経過した時に、お客様の Canyon を分解することができなくなる可能性があります。

Canyon のロードバイクのフレームには、ステアリングヘッドおよびフォークは取り付け済みです。

必ず、締め付けトルクを弱い状態から徐々に最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、コンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認する方法は、各項の解説に従ってください。

締め付けトルクの範囲がわからないパーツは、締め付けトルクを少しずつ上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。

同梱されているステムのみの使用が許されています。

Canyon のフレームを完成車に組み上げる人が、自分で責任を持って、パーツの構成がメーカーの指針や一般の規格、現在の科学技術の水準に適合するものであることを担保する必要があります。個々のパーツのフレームとの互換性に関して疑問がある場合には、弊社ホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお電話ください。

所定の締め付けトルクを必ず守ってください

作業にはトルクレンチが必需品

Canyon　F10 のフレームは、カーボン繊維を自転車走行時の負荷に合わせて加工してあります。そのため、リベット止めされているケーブルエンドには、ケーブルの方向のみに負荷をかけることができます。ケーブルの初期伸びを予め取っておくために、斜めに引っ張ったり、フレームから横に引っ張ったりしないでください。フレームが破損してしまう恐れがあります。

コンポーネントには、締め付けトルクが印刷されていたり、貼り付てあることがあります。その値に従ってください。必ず付属のコンポーネントメーカーの説明書をお読みください。



**ステアリングヘッド / ヘッドセット**

フレームはすべて、カップが圧入された一体型ヘッドセット(インテグレーテッド ヘッドセット)仕様で出荷されます。

Canyon のロードバイクフレームセットは、ステムおよびフォークが取り付けられ、ステアリングヘッドの調整を済ませた状態で発送されます。

**ボトムブラケット**

全フレーム共通(Aeroad CF を除く):BSA /BSC 1.370x24T(右側は左ネジなので注意)
Aeroad CF:プレスフィット BB 91 86.5 mm

通常のカートリッジベアリングに高品質のアッセンブリーグリスを塗って直接取り付けることができます。ベアリングメーカー指定の締め付けトルクを守ってください。

**リアエンド幅**

ロードバイクフレーム共通:130 mm
トラックレーサー V-Drome:120 mm

ステムとフォークが取り付けられ調整済みのステアリングヘッド

ボトムブラケット

## 交換式ディレイラーハンガー

交換式ディレイラーハンガーは、どのフレームにも十分に固定されています。締め付けトルク 1.5 Nm を守ってください。最大締め付けトルクである 1.5 Nm を絶対に超えないようにしてください。

## ボトルケージ

最大締め付けトルク 4.5 Nm を守ってください。最大締め付けトルクである 4.5 Nm を絶対に超えないようにしてください。

## ケーブルエンド

力のかかる方向に合わせてケーブルエンドがリベット留めされている Canyon Ultimate CF のフレームでは、シフト用ケーブルないしブレーキ用ケーブルの方向のみに負荷をかけてください。斜め方向や、ケーブルの方向に反する負荷は、フレームの損傷につながる恐れがあります。

交換式ディレイラーハンガーを取り替える時には、最大締め付けトルクである 1.5 Nm を絶対に超えないこと

ボトルケージの取り付け時には最大締め付けトルク 4.5 Nm を守ってください

ディレイラーハンガーを交換する時は、ディレイラーハンガーとフレームの間に少量のグリスを塗ることをお忘れなく。



## シートポスト

新しいシートポストを取り付ける時には、必ず公称直径がフレームのシートチューブと同じであることを確認してください。シートポストは、圧力をかけたり、回転させたりしなくてもスムーズにフレームに入らなくてはいけません。フレームとシートポストの寸法に差があると、シートポストが折れる可能性があります。

シートポストをフレームに取り付ける前に、シートチューブに鋭い角や縁がまったくないことをよく確認してください。カーボン製のシートポストやカーボン製シートチューブを使用する場合には、どちら側にもグリスやオイルがまったくついていないことを確認してください。必要に応じてシートチューブの清掃とバリ取りを行います。

シートポストクランプのクイックリリースやボルトをきつく締めすぎないようにしてください。**「適正なサドルの高さ」**の項にある注意事項および**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項に記載されている許容締め付けトルクを守り、コンポーネントメーカーの所定値も遵守してください。締めすぎるとシートポストが破損することがあり、その結果として事故やライダーの負傷の原因となる可能性があります。

弊社ホームページ掲載のシートポストの直径に関する注意事項をご確認ください。www.canyon.com/service

Canyon の専用カーボンアッセンブリーペーストを使用して、シートポストをしっかりと固定しましょう。

シートポストがフレームにぴったり合うことを確認してください

シートポストクランプのボルトを強く締めすぎないようにしてください

シートチューブとシートポストの直径が完全に一致していないと、フレームやカーボン製シートポストが折れる恐れがあります。それが事故やライダーの負傷を招く結果になる可能性があります。

カーボン製シートポストやカーボン製フレームのシートチューブには絶対にグリスを塗らないでください。

シートポストは最低でも先端がトップチューブの下まで入るか、シートポストの最低ラインが中に入るまで、フレームに差し込む必要があります。シートポストの最低ラインが見えている状態では、絶対に Canyon に乗らないでください。

# CANYONロードバイクの身体に合わせたフィッティング

Canyon のロードバイクに乗つて風を切りながら疾走したいという方も、ゆつたり走りたいという方も同じです。（座る）姿勢が、Canyon の乗り心地やライダーのパフォーマンスを決めます。ですから、ご自分の Canyon のサドルとハンドルを、自分のニーズに合わせて精密に調整しましょう。

ロードバイクは、高速走行を目的に設計されたスポーツ用の自転車です。したがつて、体幹部および頸背部や肩に、ある程度の筋力があることを前提としています。

ライダーの身体のサイズによつて、Canyon の適切なフレームサイズが決まります。選んだ自転車のタイプによつて、乗車時の姿勢がおのずと決まつてきます。ただし、Canyon に搭載されているコンポーネントの中には、身体の寸法に合わせてある程度の調整がきくものがあります。そのようなコンポーネントには、シートポスト、ハンドルステム、ブレーキレバーなどがあります。

フレームサイズを選ぶ時には、スタンドオーバーハイトに十分な余裕があることを確認して、トップチューブにぶつかつて痛い思いをする心配がないようにしましょう。

Canyon のパーフェクト・ポジション・システム（PPS）を使えば、Canyon に試乗してみなくても、ご自分にぴつたりのフレームサイズを選ぶことができます。PPS は弊社ウェブサイト www.canyon.com でご利用いただけます。

スタンドオーバーハイトは十分な股下の余裕が必要

ロードバイクライダーの一般的な姿勢

次に解説する作業はどれも、ある程度の経験と適切な工具、手先の器用さが必要とされます。組み立てが終わつたら必ず簡易テスト（**「乗車前に必ず確認」**の項参照）を行つて、人のいない広場や道で試乗してみてください。そうすれば、落ち着いてすべてを再確認することができます。不安な方は、位置の確認だけにしておくのが賢明です。必要なら Canyon を専門の知識がある人にみてもらつてください。



# 適正なサドルの高さ

必要なサドルの高さは、ペダルをこぐ動作によつて決まります。

**重要：**ペダルをこぐ時には、足の親指の付け根の拇指球をペダルの軸上に乗せるのが、よいこぎ方です。その状態で、クランクが一番下の位置にあつても、脚が伸びきつた状態になつてはいけません。サドルが高すぎると、この一番低い位置を通過するのが難しくなり、ペダリングの動きが丸くスムーズにならなくなつてしまいます。サドルが低すぎると膝の痛みの原因になります。ですから、次のような簡単な方法を用いて、サドルの高さを検査しましょう。検査には靴底が平らな靴を履いてください。

- サドルに座つて、一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せます。この状態では足が伸びきつている必要があります。腰が斜めに傾かないように注意してください。

サドルの高さを調節するには、シートクランプのボルトまたはクイックリリースを緩める必要があります。（その前に**「クイックリリースの取り扱い」**の項を読んでおいてください。）シートクランプのボルトを適切な工具で反時計回りに廻して緩めます。

シートポストについているマークよりも先までシートポストを引き出さないでください。シートチューブが長く、トップチューブよりも上まで突き出ているタイプのフレームでは、シートポストの先端が最低でもトップチューブの下まで入るように差し込む必要があります。従つて、最低でも差し込みが 10 センチ以上必要となる可能性があります。

サドルの高さを調整するには、シートクランプのボルトを緩めます

一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せた状態では足が伸びきつていなければなりません

シートポストとフレームで、所定の最低差し込み長が異なることがあります。その場合は長い方の差し込み長に従つてください。

成長期の子供は、サドルの高さを 2 ～ 3 ヶ月ごとに検査してください。

カーボン製フレームのシートチューブでアルミのスリーブがない場合には絶対にグリスを塗らないでください。カーボン製シートポストの使用時には、金属製のフレームもグリスは厳禁です。カーボン製パーツは一度グリスがついただけで、確実な締め付けができなくなる場合があります。

- 緩めたシートポストの高さを調整します。シートチューブの中に入る部分には常にしっかりとグリスを塗っておくようにしてください。(カーボン製のフレームおよびシートポストを除く)シートポストがシートチューブの中で簡単に滑らない場合でも、けっして無理な力をかけないでください。困ったら弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 をご利用ください。
- サドル先端の向きを、ボトムブラケットに向かって見るか、トップチューブに合わせて、サドルが真っ直ぐ前を向くようにします。
- シートポストのクランプを締めます。締めるにはサドルクランプのボルトを時計回りに廻します。それほど手に強い力を入れなくても、十分な固定作用が得られるはずです。得られない場合には、シートポストがフレームとうまく合っていない可能性があります。確信が持てない場合には、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 にお問い合わせください。
- シートポストがしっかりと固定されているか確かめましょう。サドルの前後を両手でしっかりと押さえてひねってみます。サドルが回転しなければ、シートポストは固定されています。
- これで脚の伸び方がよくなったかどうか、再度確認しましょう。足をペダルの最適な踏み位置にもってゆきます。拇指球がペダルの中央にある時には、膝は軽く曲がった状態になってなければなりません。そうなっていれば、サドルの高さは適切です。
- また、その状態で確実に足が地面に届くかも確認しておきましょう。届かない場合は、サドルをもう少し下げる必要があります。

締め付けトルクを少しずつ (0.5Nm ずつ) 規定の最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。メーカー指定の最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。

サドルの向きをトップチューブに合わせて、ねじれていないことを確認します

フレームに対してサドルをひねることができるか試してみましょう

シートクランプのボルトを強く締めすぎないようにご注意ください。ボルトを締めすぎるとシートポストやフレームが破損する恐れがあります。**事故の危険があります。**

最低ラインが見える所までシートポストが引き出された状態では、絶対に自転車に乗らないでください。シートポストが折れたり、フレームが損傷する恐れがあります。シートチューブがトップチューブよりも上に延びているフレームでは、シートポストを最低でもトップチューブないしシートステイの下まで差し込むことをお奨めします。



# 適正なハンドルの高さ

ハンドルの高さによって上半身の傾斜が決まります。ハンドルの取り付け位置が低いほど、上半身が前に傾斜することになります。その方がライダーの受ける空気抵抗が減り、前輪に体重をかけることができますが、強い前傾姿勢は体力を消耗し、手首や腕、上半身やうなじへの負担が増すため乗り心地も悪くなります。

ステムによって、長さや直径およびハンドルクランプ内径の寸法にはさまざまなものがあります。その選択を誤ると危険を招く場合があります。ハンドルやステムが折れて、事故の原因となる可能性があります。部品の交換時には、表示のある適切な純正部品のみをご使用願います。

ハンドルの高さによって上半身の傾斜が決まります

タイムトライアルバイクの走行特性は慣れないと違和感があります

トラックレーサーはピュアで妥協の一切無いスポーツ用マシン

ハンドルとステムの組合せは、ハンドルおよびステムのメーカーが互換性を確認しているものを選んでください。

**AHEADSET® ステム / スレッドレス式**
(Aheadset® は、Dia-Compe 社の登録商標です。)

Aheadset® タイプのステアリングヘッドを搭載する自転車ではステムを利用してステアリングヘッドの調整も行います。ステムに変更を加えた場合には、軸受を再調整する必要があります。(これに関しては「**ステアリングヘッド**」の項参照) 高さを調節するには、スペーサーと呼ばれる中間に挟まっているリングの構成を変更するか、いわゆるフリップフロップタイプのモデルではステムを上下逆にすることが唯一の方法です。

- ステアリングコラムの上についているプレシャープラグのボルトを取り外し、キャップを外します。
- ステムの横にあるボルトをそれぞれ緩めます。ステムをフォークから抜き取ります。
- これでスペーサーが外れるようになりました。
- Canyon のカーボンアッセンブリーペーストをステムを固定する部分に少量塗ってください。
- ステムをコラムの一番奥まで通して、取り外したスペーサーをすべてステムの上に嵌めます。

同梱されているコンポーネントメーカーの説明書もご覧ください。

ステムは自転車の構造を支える主要部品です。変更を加えることにより、安全上の問題が生じる場合があります。ステムおよびハンドルのボルトは、適正に締め付ける必要がありますのでご注意ください。規定値は「**推奨締め付けトルク**」の項に記載されています。変更を計画中で疑問がある方は、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 をご利用ください。

ステムの横にあるボルトをそれぞれ緩めます

スペーサーを外してステムを取り付け、外したスペーサーはステムの上に乗せます。

ステアリングコラムにカーボンアッセンブリーペーストを塗ります

スペーサーの数を減らしたい場合には、ステアリングコラムを短くする必要があります。元に戻すことはできませんので、その前傾姿勢が間違いなく自分に合っていることが確実な場合にのみ、変更を行うことをお奨めします。この作業は専門業者に依頼してください。弊社のCanyon整備工場ホットライン +49 (0)261 40 400-0 にお問い合わせ頂くのが最善策です。



ステムを裏返す場合には、さらにハンドルも取り外す必要があります。

- ハンドルを外すには、ステムの前方にあるハンドルを固定するボルトを外して、ハンドルを慎重に取り外します。
- こちら側の固定部分にも Canyon のカーボンアッセンブリーペーストを塗って、ステムを裏返したらハンドルを再び固定します。
- また、ハンドルをステムの中央に合わせてください。下ハンドルは水平に、角度をつけるとしてもわずかに下向きにする程度にしておくことをお奨めします。
- ステムのクランプボルトはすべてトルクレンチで所定値に従って締め付けてください。カーボンアッセンブリーペーストを使用していれば、通常なら最大の締め付けトルクまで締め付ける必要はありませんのでご注意ください。ボルトの締め付けは指定値よりも 20 ～25 % 低いトルク、たとえば指定値が 8 Nm であれば 6 Nm の締め付けで十分です。こうすれば素材への負担を軽くできます。
- 軸受を改めて調整し直します。
- ステムが前輪と一直線になり、ハンドルが進行方向に対して垂直になるように位置を合わせます。ステムの位置を合わせたらボルトを締めて、ひねりテスト (「**ステアリングヘッド**」の項参照) を行ってください。

ハンドルクランプの縁が鋭利になっていないように注意して下さい。変更を計画中の方は、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 をご利用ください。

お持ちの Canyon ロードバイクにカーボン製のステアリングコラムが搭載されている場合 (ステムのスリット内が黒または黒光りしているのでわかります) には、細心の注意が必要です。専門家に頼みましょう。

軸受を改めて調整し直します

そしてステムを規定の締め付けトルクで締めます

ステムおよびハンドルのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。該当する値は「**推奨締め付けトルク**」の項または付属のコンポーネントメーカーの説明書に記載されています。困ったら弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 をご利用ください。締め付けトルクが適正でないと、ハンドルやステムが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。

### I-LOCK システム

I-LOCK ヘッドセットシステムを搭載するモデルでは、ヘッドセットもステムによって固定されています。ステムの位置を変えた場合には、軸受も再調整する必要があります。(これに関しては **「ステアリングヘッド」** の項参照)

高さを変更する唯一の方法は、スペーサーと呼ばれるリングをステムの下から上に移動するか、いわゆるフリップフロップタイプのモデルではステムを上下逆にすることです。

- ステムの横にあるボルトをそれぞれ 2 ～ 3 回転だけ緩めます。ステアリングヘッド調整用のボルトを逆に（反時計回りに）廻します。
- ステムの上についているキャップを取り外します。
- フォークを押さえてステムをフォークから抜き取ります。
- これでスペーサーが外れるようになりました。
- Canyon などのカーボンアッセンブリーペーストをステムを固定する部分に少量塗ってください。
- ステムをコラムの一番奥まで通して、取り外したスペーサーをすべてステムの上に嵌めます。

⚠ この調整方法は姿勢を確認するための一時的なものです。この状態で走るとスペーサーがカタカタ動くことがあります。ハンドルの高さが自分に合うことがわかったら、ステアリングコラムを専門業者にカットしてもらってください。

⚠ ステム交換時には、表示のある適切な純正部品のみをご使用願います。クランプ方式が違う他のモデルを使用すると、特にカーボン製フォークの場合には破損する恐れがあります。**転倒の危険があります**。モデルの異なるステムとの組合せについて Canyon は一切責任を負いかねます。その場合保証は消滅します。

ステムの横にあるボルトをそれぞれ緩めます

ステアリングヘッド調整用のボルトを逆に（反時計回りに）廻します

キャップを外します

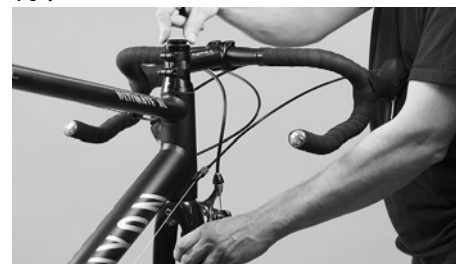
⚠ お客様の Canyon ロードバイクにはカーボン製のフォークが搭載されています。ステムのスリットの中が黒または黒光りしているのがその印です。コックピット周りの作業を行う際は常に細心の注意が必要です。作業は専門家にお任せください。迷ったら弊社の Canyon 専門整備工場に調整をご依頼ください。困ったら弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 をご利用ください。

ステムを裏返す場合には、さらにハンドルも取り外す必要があります。

- ハンドルを外すには、ステムの前方にあるハンドルを固定するボルトを外して、ハンドルを慎重に取り外します。
- こちら側の固定部分にもカーボンアッセンブリーペーストを塗って、ステムを裏返したらハンドルを再び固定します。
- キャップをステアリングコラムの上に嵌めて、フォークを押さえながら遊びが感じられなくなるまでステムとキャップを下に押しつけます。
- ステムが前輪と一直線になり、ハンドルが進行方向に対して垂直になるように位置を合わせます。
- また、ハンドルをステムの中央に合わせてください。下ハンドルは水平に、角度をつけるとしてもわずかに下向きにする程度にしておくことをお奨めします。
- ステムのクランプボルトはすべてトルクレンチで所定値に従って締め付けてください。カーボンアッセンブリーペーストを使用していれば、通常なら最大の締め付けトルクまで締め付ける必要はありませんのでご注意ください。ボルトの締め付けは指定値よりも 20 ～25 % 低いトルク、たとえば指定値が 8 Nm であれば 6 Nm の締め付けで十分です。こうすれば素材への負担を軽くできます。
- 軸受の遊びを下記の解説に従って調整して、同じく解説のある強度検査を行ってください。

⚠ ステムおよびハンドルのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。該当する値はそのコンポーネント自体または付属のコンポーネントメーカーの説明書に記載されています。締め付けトルクが適正でないと、ハンドルやステムが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。

スペーサーを抜き取ります

ステアリングコラムにカーボンアッセンブリーペーストを塗ります

キャップを乗せたらフォークを押さえて下に押しつけて、位置を合わせたステムを規定の締め付けトルクで締めます

ステムのクランプボルトはすべてトルクレンチで所定値に従って締め付けてください

# サドル・ハンドル間距離とサドルの調整

ハンドルのグリップ部分とサドルの距離やサドルの角度も前傾姿勢の角度に影響を与えるため、乗り心地や走行性が変化します。

ハンドルとサドルの距離は、サドルクランプをずらすことで、わずかながら変更が可能です。ただし、シートポスト上でサドルレールを横にずらすと、ペダルの踏み方も変わってきます。サドルが前後に移動することで、ライダーがどの程度後方からペダルを踏むかが変わってきます。

サドルが水平になっていないと、リラックスして走行することができません。常にハンドルで身体を支えていないと、サドルから滑り落ちてしまうからです。

シートポストのボルト類は、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。最大締め付けトルクは「**推奨締め付けトルク**」の項およびコンポーネント自体、もしくはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

ハンドルのグリップ部分とサドルの距離は前傾姿勢の角度に影響を与えます

サドルが後ろに傾斜していてはいけません

サドルを絶対にサドルレールの湾曲している部分では固定しないでください。必ずまっすぐな部分で固定します。

サドルで調整が可能な範囲は、ごくわずかしかありません。ステムの長さを変える方法であれば、最大で十センチを超える距離の変更が可能になります。ただしその場合には、各種ケーブルの長さもそれに応じて変更する必要があります。このような改造を行う際には、必ず専門の自転車整備工場に依頼してください。ご質問やご予約は弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までどうぞ。



**サドルの位置と角度の修正**

**特許技術のクランプ ボルト平行 2 本締めタイプ**

特許技術を搭載するこのシートポストでは、サドルの角度および水平方向の位置を固定するヘッドを、2 本の平行の六角穴ボルトで押さえています。シートポストのヘッド部分についているボルトを両方とも緩めます。ボルトを緩めるのは 2～3 回転までにしてください。それ以上緩めると、メカニズム全体がばらばらになってしまうことがあります。

サドルを好みの位置にずらします。サドルを軽く叩くと動くことがよくあります。サドルのレールについているマークに従って、その範囲を守ってください。

サドルの上面が水平になったまま動かないように注意しながら、ボルトを均一に左右交互に締めてゆきます。サドルの調整は、自転車が水平な地面においてある状態で行ってください。

ボルトを締めたら、サドルの前後両端をつかんで交互に力をかけてみることにより、サドルが傾かないか確認してください。

ステムによって、長さや直径およびハンドルクランプ内径の寸法にはさまざまなものがあります。その選択を誤ると大きな危険を招く場合があります。ハンドルやステムが折れて、事故の原因となる可能性があります。

月に一度は、ボルトの固定状態が「**推奨締め付けトルク**」の項や付属の取扱説明書、コンポーネント自体などに記載されている規定の締め付けトルクになっているか、トルクレンチで確認してください。

2 本のボルトを交互に均一に締めてゆき、最大許容締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。

ボルトを締めたら、サドルが傾かないか確認してください

VCLS Post 2.0

VCLS Post 2.0 をお買い上げのお客様は、VCLS Post 2.0 のマニュアルも必ずご覧ください。

**前後一列に配置された 2 本のボルトで固定するクランプ**

両方のボルトを 2 〜 3 回転だけ緩めます。それ以上緩めると、クランプ全体がばらばらになってしまうことがあります。サドルを水平方向に動かしてサドル・ハンドル間距離を調整します。両方のボルトを均一に廻すことで、サドルの角度が変わらないようにしてください。

サドルの先端を下げたい場合には、前のボルトを廻します。場合によっては後ろのボルトを少し緩める必要があることもあります。サドルの後端を下げたい場合には、後ろのボルトを廻します。完璧な位置が見つかったら、クランプがサドルレールにはまっているのを確認してから、シートポストメーカー指定の締め付けトルクまでボルトを締めます。

その際には **「手入れと点検についての一般的注意事項」** の項に記載されている推奨締め付けトルクに従ってください。ボルトを締めたら、サドルの前後両端をつかんで交互に力をかけてみることにより、サドルが傾かないか確認してください。

両方のボルトを 2 〜 3 回転だけ緩めます

両方のボルトを交互かつ均一に規定の締め付けトルクで締めます

レールのマークされている範囲内で固定するように位置を調整してください

シートポストのクランプがサドルレールの規定の範囲内にくるように位置を決めてください。規定範囲がマークされていない場合には、サイドレールの直線部分に固定するようにして、前と後ろの湾曲部には絶対に固定しないでください。**折れる危険があります。**

サドルを交換する場合、シートポストが通常は直径 7 ミリのサドルレール用に設計されている点にご注意ください。異なる仕様のサドルレールを使用すると、シートポストが折れて転倒事故につながる恐れがあります。



**シートポスト Speedmax**

Speedmax のシートポストを、お好みのサドルの高さに合わせてシートチューブに差し込んでください。後部についている 2 本の六角穴ボルトを規定の締め付けトルクである 3 Nm で締めます。

サドル固定用の六角穴ボルトが両側に 1 本ずつあります(右の図の I)サドルを固定する時には、上のホルダーがサドルレールに嵌まっていることを確認してから両側の六角穴ボルトを規定の締め付けトルクである 5 Nm で締めます。

下にある 2 本の六角穴ボルト（右の図の II）は、サドルの角度と水平方向の位置を調整するためのものです。この 2 本の六角穴ボルトでサドルのクランプを緩めなくてもサドルの角度と水平方向の位置を調整することができます。

サドルの水平方向の位置を変えるには、下にある 2 本の六角穴ボルトをそれぞれ 2 〜 3 回転だけ緩めます。そうするとサドルが水平方向に動くようになり、角度もお好みで調節できます。調整が終わったら、両方のボルトを均一に廻すことでサドルの角度が変わらないように締めてください。トルクレンチを使用してください。シートポストが 5 Nm ではまだしっかりと固定されていない場合には、少しずつトルクを上げて最大 8 Nm まで試してみてください。このトルクは絶対に超えないでください。

ボルトを締めたら、サドルの前後両端をつかんで交互に力をかけてみることにより、サドルが傾かないか確認してください。

トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。

両方のボルトをトルクレンチで締めます

Speedmax のサドルクランプについている固定用と調整用の六角穴ボルト

最低ラインが見える所までシートポストが引き出された状態では、絶対に自転車に乗らないでください。シートポストが折れたり破損する恐れがあります。**転倒の危険があります。**

シートポストのクランプがサドルレールの規定の範囲内にくるように位置を決めてください。規定範囲がマークされていない場合には、サイドレールの直線部分に固定するようにして、前と後ろの湾曲部には絶対に固定しないでください。**折れる危険があります。**

月に一度は、ボルトの固定状態が **「推奨締め付けトルク」** の項や付属の取扱説明書、コンポーネント自体などに記載されている規定の締め付けトルクになっているか、トルクレンチで確認してください。

**シートポスト AEROAD**

シートポストを、お好みのサドルの高さに合わせてシートチューブに差し込んでください。後部についている 2 本の六角穴ボルトを規定の締め付けトルクである 5 ～ 7 Nm で締めます。

**シートポスト MONORAIL**

Selle Italia のサドルシステムである Monorail には、特殊なシートポストのヘッドが使用され、このヘッドにサドルを取り付けます。サドルには通常のように 2 本のサドルレールではなく、サドル中央を通る 1 本のカーボンレールがついています。
この方式により、サドルの水平方向の可動範囲が大きくなります。

シートポストの 2 本のボルトを緩めると、サドルが前後に動くようになります。同じ 2 本のボルトでサドルの角度も変えること（サドルの先端を少し下げるなど）ができます。ボルトは最大 8 Nm で締め付けてください。

両方のボルトをトルクレンチで締めます

シートポスト Monorail

シートポスト Monorail

同梱 CD-Rom に収録されている取扱説明書をご覧ください。

# ハンドルとブレーキレバーの調整

ロードバイクでは、下ハンドルのまっすぐな部分が地面と平行になるか、後ろが軽く下向きになっているのが好ましい状態です。ブレーキレバーの先端は、下ハンドルの湾曲部下端の延長線上にあります。ブレーキレバーの位置を変える作業は専門家に任せましょう変更後にバーテープをまき直す必要があります。

**ハンドルを回転させて位置を調整**

- ステムの前についている六角穴ボルトを緩めます。
- ハンドルを回転させて、お好きなポジションにしてください。
- ステムのクランプがハンドルの中央からずれないように注意して下さい。

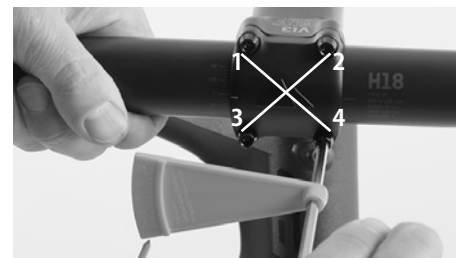
**ハンドルを確実に固定する方法は二種類の手順がありますのでご注意ください。**

**手順 1**
フロントキャップがついた Canyon Aheadset® ステムの固定方法

- 上のふたつのボルト（1 と 2）を軽く（1 Nm）締めます。隙間が完全に閉じるまで締める必要があります。フロントキャップがぴったりとついた状態になります。下のふたつのボルト (3 と 4) を一旦いくらか緩める必要がある場合もあります。
- そうしたら下のふたつのボルト（3 と 4）をステムに表示されている値（5 Nm または 8 Nm）に従って締め付けます。
- その次に上のふたつのボルト（1 と 2）をステムに表示されている値（5 Nm または 8 Nm）に従ってさらに締め付けます。このトルクの値は、Canyon ステムと Canyon ハンドルバーの組合せの場合のみ有効ですのでご注意ください。

下ハンドルのまっすぐな部分が、地面と平行になるか、軽く下向きになっているのが好ましい状態です

ステムの前についている六角穴ボルトを緩めます

上側の隙間が完全に閉じるまで締める

表示されているトルクでボルトを締め付けます

**手順 2**
フロントキャップがついた従来タイプのAheadset® ステムの固定方法

- まずボルトを慎重かつ均一に締めてゆきます。ハンドルクランプとステム本体の隙間がそれぞれ平行になっており、上下の隙間の幅が同じになっているように注意してください。
- 位置が決まったら、Canyon トルクレンチを使って対角位置にあるボルトの順に、表示されているトルクまで均一に締め付けてゆきます。その際には推奨締め付けトルク（「手入れと点検についての一般的注意事項」の項参照）に従ってください。

ハンドルがしっかり固定されていることを確認するために、Canyon の前に立って、両側のブレーキレバーを持ってハンドルを掴みます。力を込めて下に押してもハンドルが下に回転してしまってはいけません。回ってしまう場合は、固定用のボルトを慎重に締め直してください。

上ハンドルを握った状態やエアロバーに腕を乗せて走行時は、停止するまでの距離が長くなりますのでご注意ください。ブレーキレバーがすぐ手の届く距離にありません。

ステムやハンドル、ブレーキなどのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。該当する値は「**手入れと点検についての一般的注意事項**」の項または付属のコンポーネントメーカーの説明書に記載されています。締め付けトルクが適正でないと、コンポーネントが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。

ストレートハンドル（フラットバー）がロードバイクに搭載されている場合には、ハンドルの位置を調整して、手首に無理のない、あまり外側にひねった状態にならないようにしましょう。

ハンドルクランプとステム本体の隙間がそれぞれ平行になっており、上下の隙間の幅が同じになっている必要があります

両方のボルトを規定の締め付けトルクで締めます

力を込めて下に押した時にハンドルが回ってはいけません

ストレートハンドル用のブレーキレバー



# ブレーキレバーの握り幅調整

シフト・ブレーキレバーのハンドルとの距離は、ロードバイクではごくわずかですが調整することができます。手が小さいライダーは、ブレーキレバーを掴みやすいようにハンドルに近づけることができます。人差し指と中指の第一関節でブレーキレバーをしっかりと握れる状態でなくてはなりません。ブラケットを握った状態で上からブレーキをかけるのは、長時間や危険な状況には不向きで、強い握力が必要となり、しっかりと体を支えることができません。

**シマノ**の Dura-Ace では、ボルトを外してネームプレートを取り、前にあるリーチアジャストボルトを締めます。Ultegra の場合には、専用のシムが必要です。Di2 仕様の両モデルでは、ゴムのブラケットカバーをめくり上げると、後ろ側にリーチアジャストボルトがあります。

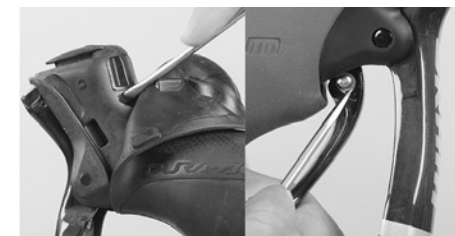
**SRAM** の場合は、まずシフトレバーを軽く引いて内側に入れた状態でカムを廻します。次にゴムのブラケットカバーの下に隠れている本体のボルトを六角棒レンチで締めます。

**ストレートハンドル**では、サイドプルブレーキのブレーキケーブルがレバーに入る部分またはレバー自体に小さな調整ボルトがあります。

調整が終わったら、「**ブレーキ**」の項およびブレーキメーカーの取扱説明書の解説に従ってブレーキの調整と機能に問題がないかどうか確認してください。

グリップに指がうまく届かない場合は、弊社ホットライン +49 (0)261 40 400-0 にご相談ください。

トライアスロンバイクやタイムトライアルバイクのエアロハンドルについての詳細は「**トライアスロンバイク・タイムトライアルバイク・トラックレーサーに関する注意事項**」をご覧ください。

ブレーキレバーの距離

シマノ Dura-Ace　SRAM

アジャスターを廻してブレーキの遊びを調整

ステムやハンドル、ブレーキなどのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。該当する値は「**手入れと点検についての一般的注意事項**」の項または付属のコンポーネントメーカーの説明書に記載されています。締め付けトルクが適正でないと、コンポーネントが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。

ブレーキレバーがハンドルバーにつくまで引けてしまうような状態は許されません。それよりも前の時点で制動力が最大に達する必要があります。

# ペダル

どのような靴でもサイクリングに適しているわけではありません。自転車に乗るときに履く靴は、靴底が硬いしっかりとしたものが好適です。靴底が柔らかすぎると、ペダルが靴底を通して足にあたり、足が痛くなる恐れがあります。かかとの部分の靴底はあまり幅が広すぎると、ペダルをこいだ時にフレームのステイにぶつかってしまい、自然な足の位置でペダリングができないのでよくありません。膝の痛みの原因になる恐れがあります。

**さまざまなタイプのペダルの仕組み**

好ましいペダルとしては、脱着可能なメカニズムで足をペダルに固定するビンディングペダルと呼ばれるタイプのものがあります。足が固定されているため、高速のペダリング時や凹凸の激しい所を走行時にも、ペダルから足が滑ってしまうことがありません。また、足がしっかりと固定されていると、ペダルを前後に動かしたり引き上げることもできるので、ペダリングの動きがスムーズになります。さらに、足の親指の付け根の拇指球がうまくペダルの軸の上にあたることや、ハンドルを切った時に誤って足の先で前輪をロックしてしまうことがないという利点もあります。

ビンディングペダル

ビンディングペダル用のシューズ

ビンディングペダルには必ず専用のシューズが必要になります。

ペダルメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 にお問い合わせください。

ビンディングペダルでは、専用のサイクリングシューズがペダルと噛み合って固定されるようになっており、スキーのビンディングに似ています。まずクリートの先端でペダルを回転させて、ペダルが水平になったところで踏み込んで力をかけます。ペダルはほとんどが両面仕様になっていますので、ペダルの向きを直す必要はありません。カチッという音とともにシューズがペダルにはまる感触が伝わってきます。その音がクリックとも聞こえるためドイツではクリックペダルとも呼ばれています。

固定を解除するには、かかとを外側にひねるタイプが一般的です。初めて足をペダルに固定・解除する練習をする時には、壁に寄りかかるか、誰かに支えてもらってください。

ペダルのタイプによる機能面の違いは、形状や解除角度、クリート固定力などの点にあります。膝の弱いライダーは、「足の遊び」があるペダルを選ぶことをお奨めします。このタイプのペダルでは、シューズが固定された状態でかかとを左右にある程度動かすことができるようになっています。

ビンディングペダルの中には、クリートが靴底に埋め込まれていて、歩行時にも邪魔にならないものがあります。

固定を解除するには、かかとを外側にひねります

靴底に組み込まれた小さな固定プレート（クリート）

ペダルをクリートに引っ掛ける動作やペダルに固定する動作、そしてかかとを外側にひねって固定を解除する動作を、最初は停車した状態で練習してから、人のいない道でさらに技術を磨きましょう。ペダルメーカーおよびシューズメーカーの取扱説明書をよく読んでください。ご質問がある方は弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までどうぞ。

**調整と整備**

ペダルのタイプによって技術仕様が大きく異なる部分もあります。しかし、基本的な調整の仕方はすべての仕様に共通です。

- シューズのクリート固定位置は、親指の付け根の拇指球がペダルの軸の上にくることが目安となります。
- 足はペダルを踏む時に自然な姿勢になっていることが大切です。自然な姿勢では、ほとんどの人のかかとがいくらか内側に寄っています。
- 固定用のボルトが常に硬く締まっていることを確認する必要があります。クリートが固定されていないと、ペダルから外れなくなります。**転倒の危険があります。**
- ペダルのクリート固定力を自分の好みに合わせて調整してください。最初の内は弱くしておくのが賢明です。小さな六角穴ボルトを廻して、脱着時のバネの強さを確認します。
- むき出しになっているバネや機械部分は定期的にゴミを落としてオイルを注す必要があります。
- クリートから異音がする場合には、クリートとペダルが接する部分に少量のオイルを注すことで解消できることがあります。
- 定期的にクリートの摩耗状態を確認してください。ペダルに固定してもがたつくようなときは、クリートか靴底がすり減っている可能性があります。

足はペダルを踏む時に自然な姿勢になっていることが大切です

ペダルのクリート固定力を調整

ペダルと靴底にゴミや異物がついていないことを確認し、定期的に固定部分に注油してください。

ペダル脱着がスムーズにできなかったりクリートの摩耗が激しい状態だと、シューズがペダルから勝手に外れたり、外れにくくなったりして転倒の危険があります。

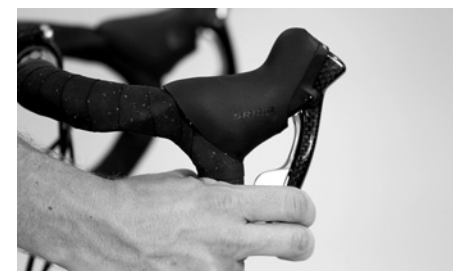
# ブレーキ

一般的なブレーキの用途は、Canyon で走行中に交通状況に合わせて速度を調整することです。しかし、ブレーキを強く握って Canyon を急停止させる必要が生じることもあります。急ブレーキをかけるときに知っておかなければならないのが物理の法則です。ブレーキをかけると重心が後ろから前に移動して、後輪が軽くなります。ブレーキが強すぎると、乾燥したグリップの良い路面では、タイヤのグリップが失われるよりも、後輪が浮き上がって自転車が前転しそうになるのが先です。特に下り坂では、その危険が大きいのでご注意ください。急ブレーキをかける際には、できる限り後方に体重を移動してください。

前輪と後輪のブレーキを同時にかける場合には、グリップの良い路面で重心が前に移動すると、前輪のブレーキのほうがはるかに制動力が強くなる点にご注意ください。左右のブレーキレバーの前輪と後輪のブレーキ本体との対応（左のレバーで前輪のブレーキが作動など）が異なることがあります。ブレーキは、自転車に初めて乗車する前に、自分が使いやすい配置に改造してもらいましょう。

**リムブレーキ**では、ブレーキをかけ続けたり、擦れる状態が持続するとリムが過熱状態になり、タイヤのチューブが破損したり、リム上でタイヤのクリープ現象が生じたりする可能性があります。走行中に突然空気が抜けると重大な事故につながる恐れがあります。

**ディスクブレーキ**では、ブレーキをかけ続けたり、擦れる状態が持続するとブレーキが過熱状態になります。その結果制動力が低下したり、まったくブレーキが効かなくなったりして、重大な事故を招く恐れがあります。

ご自分の走り方にこのような観点から問題がないか今一度見直して、ブレーキは短い時間だけしっかりとかけるようにして、頻繁にブレーキを解除する習慣をつけましょう。過熱している心配がある場合には、一旦停車してブレーキレバーから手を離し、リムが冷めるのを待ちましょう。

ブレーキレバー

ブレーキアーチ

ブレーキをかけると重心が後ろから前に移動します

ブレーキに慣れるまではくれぐれも慎重に行動しましょう。非常時の急ブレーキの練習を車の通らない場所で繰り返して、Canyon を確実にコントロールできるようにしておきましょう。それが公道での事故の防止につながります。

濡れているとブレーキの制動力は低下します。雨の日は停止するまでの距離が長くなることを計算に入れておきましょう。

**ロードバイク用リムブレーキ**

**仕組みと摩耗**

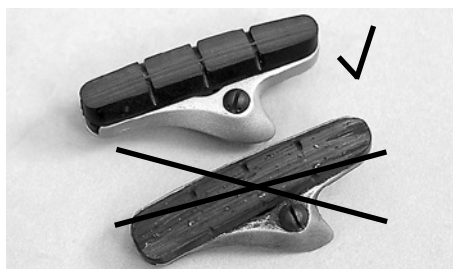
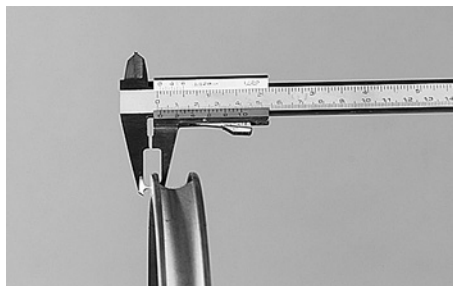
レバーを引くと、固定されたブレーキシューが回転しているブレーキ面に押しつけられて摩擦が生じます。この摩擦よって車輪の速度が落ちるのです。ブレーキシューをブレーキ面に押しつける力と、互いに擦れ合う物体の摩擦係数が重要になります。

水分や汚れ、油などが摩擦面につくと、摩擦係数が変化します。雨天時にリムブレーキの反応が遅く、ブレーキの効きも悪くなるのはこのためです。摩擦によりブレーキシューが摩耗しますが、それはリムも同じです。擦れ合うふたつの物体の摩耗は、雨天走行が多いほど進行が早まります。

リムには摩耗インジケータと呼ばれる溝や穴がついています。この溝や穴が見えなくなったら、リム交換の時期です。リムの側壁が限界以上に薄くなると、タイヤの圧力によってリムが破裂する場合があります。その結果ホイールが動かなくなったり、タイヤのチューブが破裂する恐れがあります。**転倒の危険があります**。

ブレーキシューの交換が二回目になるまで走ったら、リムの側壁厚を点検してください。

交換時には、表示のある、お使いのリムに合った純正ブレーキシューのみをご使用願います。

リムのブレーキ面に、ワックスやグリス、オイルなどの付着が一切ないことを確認してください。ブレーキシューの交換が二回目になったら専門業者にリムの点検を依頼してください。リムが摩耗しているとチューブが破裂して転倒する恐れがあります。ブレーキの性能を維持するためには、定期的な点検と調整が必要です。

溝(摩耗インジケータ)が削られて無くなったブレーキシュー(下) は交換してください

定期的にリムの点検と測定を依頼しましょう

カーボンリムにはホイールメーカー指定の専用ブレーキシューが必要です

ブレーキケーブルが破損し個々のワイヤがほつれているようなものはすぐに交換が必要です。ブレーキが効かなくなったり転倒の恐れがあります。

**点検と微調整**

サイドプルブレーキではブレーキのアームが一点で吊られており、ひとつの閉鎖系システムを構成しています。ブレーキレバーを引くと両側のアームがワイヤで引き寄せられて、ブレーキシューがリムのブレーキ面に接触し摩擦が生じます。

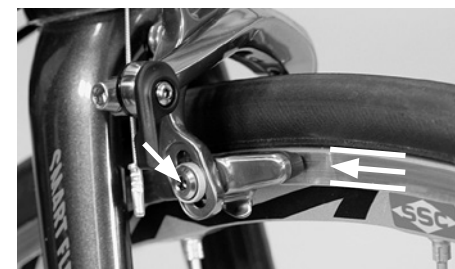
**ブレーキの点検**

- ブレーキシューがリムに正対しているか、またシュー厚が十分であるかを確認してください。(**「ブレーキ」**の項参照)
- ブレーキレバーを引いた時に、左右のブレーキシューが同時にリムにあたりますか?フルブレーキング時にブレーキレバーに十分な遊びがあり、最大限に引いてもハンドルの手前で止まりますか?

以上の点検項目にすべて合格すれば、ブレーキの調整は適正です。

**ブレーキシューの高さ調整**

- ブレーキシューの固定ボルトを1～2回転だけ緩めます。
- ブレーキシューの高さを合わせて向きがリムのブレーキ面に平行になるように調整してから固定ボルトを必要なトルクで締めます。

ブレーキにはメーカーの詳細な説明書が添えられています。説明書の内容をよく読んでから、ホイールの取り外しや整備作業をするようにしましょう。

ブレーキシューはリムとぴったり方向が合っていないといけません

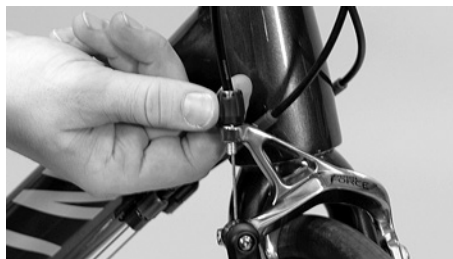
高さを調整したらブレーキシューの固定ボルトを規定のトルクで締め付けてください

部品の交換時には、純正部品のみをご使用願います。

調整が終わったら、停車状態でブレーキのテストを行ってください。レバーを強く引いたときにブレーキシュー前面がリムのブレーキ面にあたることと、タイヤに接触しないこと、レバーがハンドルの手前で止まることを確認してください。ブレーキの性能不良やタイヤのパンクなどが生じて事故の原因となる恐れがあります。

**微調整とセンタリング**

- デュアルピボットブレーキの横または斜め上に取り付けられている小さなボルトを回して、左右のシューのリムとの間隔が同じになるように調整します。
- また、ブレーキをフレームに固定しているボルトがまだ適正に（**「推奨締め付けトルク」**の項記載のトルクで）締め付けられているかどうかも確認してください。
- ブレーキ本体についているケーブルが通ったアジャスターを回して、レバーの遊びを好みに合わせます。センタリングは横または斜め上に取り付けられている小さなボルトを廻します。

小さなボルトを回して左右のシューのリムとの間隔が同じになるように調整します

アジャスターでハンドルのブレーキレバーの遊びを調整します

ブレーキケーブルが破損し個々のワイヤがほつれているようなものはすぐに交換が必要です。そのままにしておくと、ブレーキの故障や転倒につながる恐れがあります。

シューをリムに合わせる作業には、かなりの慣れとコツが必要です。シューの交換や調整は専門業者にお任せ下さい。



**シクロクロスバイクの機械式および油圧式ディスクブレーキ**

**仕組みと摩耗**

レバーを引くと、固定されているブレーキパッドが回転している制動面に押しつけられて摩擦が生じます。この摩擦よって車輪の速度が落ちるのです。ブレーキパッドを制動面に押しつける力と、互いに擦れ合う物体の摩擦係数が重要になります。

濡れているときのブレーキの効き方は、ディスクブレーキの方がリムブレーキよりもはるかに早く反応します。また整備の必要性が比較的少なく、リムが摩耗することもありません。ディスクブレーキの欠点は、濡れると音が出やすいことです。

水分や汚れ、油などが摩擦面につくと、摩擦係数が変化します。雨天時にディスクブレーキの反応がやや遅く、ブレーキの効きも悪くなるのはこのためです。摩擦によりブレーキパッドが摩耗しますが、それはブレーキディスクも同じです。擦れ合うふたつの物体の摩耗は、雨天走行が多いほど進行が早まります。

ブレーキディスクとブレーキパッドに、ワックスやグリス、オイルなどの付着が一切ないことを確認してください。一度オイルがついてしまったブレーキパッドから油を除去することはできません。交換が必要になります。

汚れが激しかったり、濡れていたりすると、ブレーキの鳴きが発生することがあります。

部品の交換時には、表示のある、お使いのブレーキに合った純正部品のみをご使用願います。

ディスクブレーキ

ディスクブレーキ

油圧式ブレーキのホースに漏れがあるとブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。漏れは直ちに修理してください。そうしないと事故の危険があります。

ケーブルに損傷がある場合にはすぐに交換してもらってください。切れる恐れがあります。事故の危険があります。

ディスクブレーキは制動時に非常に熱くなります。長い坂を下りてきた直後など、ブレーキを頻繁に使用した後は、ローターやキャリパーに手を触れないでください。

### 握り幅の調整

ブレーキを最善の状態で操作できるように､ディスクブレーキのブレーキレバーも､ご自分の手の大きさに合わせてもらいましょう｡通常は､そのための小さな六角穴ボルトがレバー自体についています｡

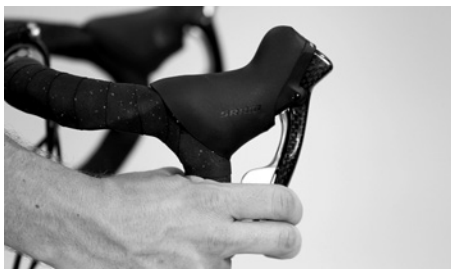
調整が終わったら機能を確認し､ブレーキレバーから手を離してホイールを回転させた時にブレーキパッドが擦れないことを確かめてください｡

### 機械式ディスクブレーキの点検と補正

ブレーキの遊びとブレーキケーブルの状態をハンドルを引きながら定期的に点検してください｡

フルブレーキング時にブレーキレバーに十分な遊びがあり､最大限に引いてもハンドルの手前で止まりますか?

パッドの摩耗により遊びが大きくなってきた場合には､ある程度までキャリパーで直接補正できます｡ケーブルがキャリパーに入るところについているボルトのロックナットを緩め､遊びがご自分の好みに合うまでボルトを廻して引き出します｡ナットを締め直します｡ボルトの切れ目が上や前に向かないようにご注意ください｡ゴミや水分が入りやすくなります｡

定期的にブレーキパッドの厚みが十分であるかどうかを点検してください｡パッドの摩耗状態はキャリパーの下に突き出しているか､キャリパー上部ののぞき窓にある金属の突起を見ればわかります｡突起部分がディスクに約 1 ミリの距離まで近づいてきたら､メーカーの説明書に従ってパッドを取り外し､良く点検して､必要があれば交換する時期です｡

ブレーキの握り幅

ストレートハンドルのブレーキレバー

ブレーキの調整を行う前に必ずブレーキメーカーの説明書を読んでください｡

レバー側またはキャリパー側だけで補正を繰り返すと､最大可能な制動力が大幅に低下することがあります｡

ブレーキケーブルが破損し個々のワイヤがほつれているようなものはすぐに交換が必要です｡ブレーキが効かなくなったり転倒の恐れがあります｡

ディスクブレーキのパッドが新品の場合には慣らしが必要で､最初はブレーキの効きがよくありません｡約 30 km/h まで加速してブレーキをかけ停止する動作を 30 ～ 50 回程度繰り返してください｡

摩耗の補正を直接キャリパーで行う必要があるシステムもあります｡これに関してはブレーキメーカーの説明書をご覧ください｡



微調整が終わったら機能を確認し､ブレーキレバーから手を離してホイールを回転させた時にブレーキパッドが擦れないことを確かめてください｡

補正を繰り返すとキャリパーとレバーの関係が変化します｡ブレーキの効きが弱くなります｡最悪の場合にはブレーキがまったく効かなくなります｡事故の危険があります｡

モデルによってはキャリパーにこれ以外にも調整箇所がありますが､慣れていないと調整は簡単ではありません｡

### 油圧式ディスクブレーキの点検と補正

ホースや接続部に漏れがないかどうか､レバーを引いた状態で定期的に点検してください｡油圧オイルやブレーキフルードが漏れていたら､直ぐに適切な措置をとってください｡漏れがあるとブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります｡困ったら弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までご一報ください｡
漏れがあるとブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります｡事故の危険があります｡

ほとんどのモデルでは､ブレーキパッドの摩耗状態が自動的に補正されます｡乗車前には必ず､レバーがハンドルにつくよりも前に､はっきりと止まる点があることを確認してください｡

定期的にブレーキパッドの厚みが十分であるかどうかを点検してください｡パッドの摩耗状態はキャリパーの下に突き出しているか､キャリパー上部ののぞき窓にある金属の突起を見ればわかります｡突起部分がディスクに約 1 ミリの距離まで近づいてきたら､メーカーの説明書に従ってパッドを取り外し､良く点検して､必要があれば交換する時期です｡

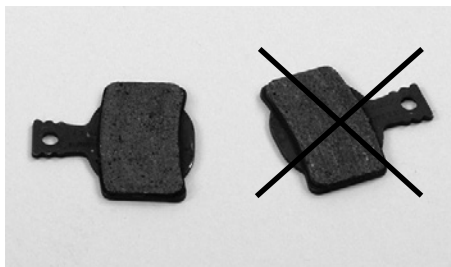
ブレーキパッドの摩耗状態点検

ブレーキに DOT 規格のブレーキフルードが使用されている場合には､メーカー指定の間隔でフルードを交換する必要があります｡

ブレーキホースを開けないでください｡ブレーキフルードが流出する恐れがあります｡フルードは有害で塗装が傷みます｡

接続部分が閉じていなかったり､ホースに漏れがあったりすると､ブレーキの制動力が大きく低下します｡システム系統に漏れがあったり､ホースが折れていたりする場合には､専門業者に見てもらうか､弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 にお問い合わせください｡事故の危険があります｡

ブレーキメーカーによっては、同梱の輸送用パッドスペーサーに切り抜きがあります。パッドがその中に入るようになったら交換の時期が来ています。

交換用のパッドは純正品のみを使用し、ブレーキメーカーの説明書に記載されている指示に従ってください。少しでも不安がある方は、この作業は専門業者に依頼してください。

ブレーキパッド

ディスクブレーキのパッドが新品の場合には慣らしが必要で、最初はブレーキの効きがよくありません約 30 km/h まで加速してブレーキをかけ停止する動作を 30 ～ 50 回程度繰り返してください。

各社ウェブサイトに掲載されている注意事項をご確認ください
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

ホイールを取り外した状態では、ブレーキレバーを引かないでください。両側のパッドがくっついてしまって、ホイールを取り付けられなくなります。ホイールを取り外したら、同梱のパッドスペーサーをパッドの間に挟んでください。

サドルとハンドルを下にして Canyon を輸送しないでください。ブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。

ブレーキの調整を行う前に必ずブレーキメーカーの説明書を読んでください。



# 変速機

変速機が Canyon についているのは、地形や出したい速度に合わせて、自分の力を調整するためです。変速機があっても、力学的な仕事の量が減るわけではありません。移動距離と速度が同じであれば仕事の量も変わらないからです。しかし、クランクを 1 周廻すのに必要な力は変わってきます。簡単に言えば、ギアを低くすれば急坂でもそれほど力を入れずに登ることができるということです。ただし、そのかわりペダルを踏む頻度が上がります。

下りは、高いギアに切り替えます。クランク 1 回転あたりの移動距離が長くなり、速度もそれに応じて速くなります。体力を温存するためには、頻繁にギアを切り替える必要があります。自動車と同じように、自転車に乗る人も自分の「エンジン」をフル回転させなければ、最大の能力を発揮することはできません。

平地での常識的なクランク回転数（ケイデンス）は、1 分あたり 60 回転以上です。ロードレースの選手は、平地なら 1 分間に 90 ～ 110 回転程度のケイデンスで走っています。登り坂ではもちろん回転数がいくらか減ります。それでもリズム良くペダルを踏み続けて下さい。最近の自転車は、ギアの段数が細かく分かれており、操作もしやすくなっているので、効率の良い走りをするための最善の条件が揃っています。また、チェーンやカセットスプロケットの摩耗と、膝の関節への負担も大幅に少なくなっています。

チェーンを使った変速機は、自転車では最も効率の良い伝動方式です。ディレイラーが良く整備され注油状態も良好であれば、ライダーがした仕事のおよそ 97 ～ 98 パーセントが後輪に伝達されます。変速機の操作の面でも、ブレーキの制動力の点でも、まず申し分のない高性能のものとなっています。

歯が特殊な形状になっているスプロケットや、柔軟性のあるチェーン、各段が正確に位置決めされたシフトレバーなどのおかげで、ギアチェンジも簡単です。

外装変速機（ディレイラー）

リアディレイラー

フロントディレイラー

必ず先が細くなったズボンをはくか、ズボンクリップなどを使用してください。幅の広いズボンはチェーンやギヤに巻き込まれて、転倒の原因となる恐れがあります。

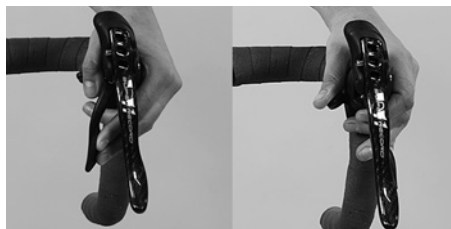
**仕組みと操作**

ロードバイクではシフターとブレーキレバーが一体になっています。**Campagnolo** のレバーは、ブレーキレバーの後ろにある小さいレバーを人差し指か中指で内側に押すことで大きい方の歯車に切り替わります。親指でレバーの内側にあるボタンを押すと、チェーンが小さい方の歯車に移ります。

**シマノ**は、ブレーキレバー全体を内側に押すと大きい方の歯車に切り替わるようになっています。小さいレバーだけを内側に動かすとチェーンが小さい方の歯車に移動します。

**SRAM** のシフトレバーは 1 本だけで、ブレーキレバーの後ろについています。レバーを軽く押し込むと小さい方の歯車に 1 段切り替わります。レバーをさらに押し込むとリアディレイラーが 1 段から 3 段大きい方の歯車に切り替わります。

シマノや SRAM、Campagnolo などのトライアスロン・タイムトライアル用バーエンドシフターでは、レバーを下に押すとリアが小さい方のスプロケット（ギア比大）に、フロントは小さいチェーンリング（ギア比小）に切り替わるようになっています。シフトレバーを上に引き上げると、リア・フロント共にスプロケットが大きくなります。

フラットバーとも呼ばれるストレートハンドルでは、操作レバーがハンドルの下についています。右側の大きなレバーは親指で操作します。チェーンが大きいスプロケットに移動し、ギアが軽くなります。小さい方のレバーは人差し指か親指で動かし、逆方向に変速します。左側の大きなレバーを親指で押すと、大きなチェーンリングに切り替わり、ギア比が大きくなります。

Campagnolo のシフト・ブレーキレバー

シマノのシフト・ブレーキレバー

SRAM のシフト・ブレーキレバー

バーエンドシフター

ストレートハンドルのシフトレバー

シフトレバーからシフトケーブルを通じて、ギアの切り替え指示がディレイラーに伝達されます。するとディレイラーがシフトして、チェーンが隣のスプロケットに移動します。ギアの切り替え操作で重要なのは、チェーンがスプロケットの間を移動中は均一かつあまり力を入れずにペダルをこぎ続けることです。

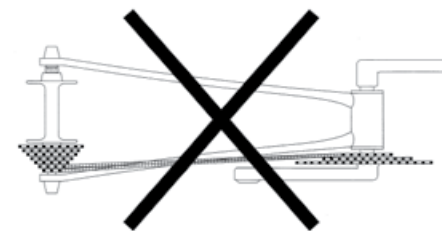
スプロケットには特殊なスライダーが組み込まれているため、負荷がかかっている状態でもギアの切り替えには問題ありません。

しかし負荷状態でのギアの切り替えによってチェーンの寿命は大幅に短くなります。ですから、ペダルに思い切り力を入れてこいでいる時にギアを切り替えるのはやめてください。特にフロントディレイラーの切り替えは禁物です。

Canyon のロードバイクには通常 20 段または 30 段の外装変速機が搭載されており、フロントのクランクスプロケットは 2 枚または 3 枚、リアのスプロケットが 10 枚となっています。このうちの何段かは使用しないことをお奨めします。チェーンが極端に斜め掛けになるようなギアは、摩擦が大きくなります。伝動効率は低下し、摩耗が早くなります。

チェーンが前は内側の小さなチェーンリングに掛かっていて、後ろは一番外側から 2 番目や 3 番目の（小さい）スプロケットに掛かっている場合や、前が外側の大きなチェーンリングで、後輪は内側の（大きな）スプロケットになっているのはよくありません。

ギアチェンジ中はペダルから力を抜きましょう。そうすることでギアの切り替え動作が正確に行われ、異音が発生することを防ぎ、摩耗を減らすことができます。

シマノの電動コンポーネント Di2 が搭載されたロードバイクをお持ちの方は、**「シマノ Di2」**の項もご覧ください。

悪いチェーンの掛かり方 — 前が一番小さなチェーンリングで後ろが一番小さいスプロケット

悪いチェーンの掛かり方 — 前が一番大きなチェーンリングで後ろが一番大きいスプロケット

ギアの切り替えを車の通らないところで練習しましょう。そうして各種のレバーやグリップシフターなどの使い方に慣れておくようにしましょう。一般道でギアチェンジの練習をすると、それに気を取られて道路交通の危険を察知できない恐れがあります。

チェーンが極端な斜め掛けになるようなギアは避けて下さい。

負荷状態でのギアの切り替えはやめましょう。チェーンの寿命が大幅に短くなります。また、チェーンがチェーンステイとチェーンリングの間に噛み込む（チェーンサック）恐れもあります。ペダルに思い切り力を入れてこいでいる時にギアを切り替えるのはやめてください。特にフロントディレイラーの切り替えは禁物です。

**変速機の点検と微調整**

ディレイラーは出荷前に Canyon のチームが細心の注意を払って調整してあります。しかし、新車はしばらく乗っているとシフトケーブルが初期伸びをして、ギアがうまく切り替わらなくなることがあります。チェーンが大きいスプロケットに上がりにくくなるのです。

**リアディレイラー**

- ロードバイクでは、ダウンチューブ右側のケーブルエンドのアジャスターボルトで調整します。リアディレイラーにも調整ボルトがあります。
- ケーブルがシフトレバーまたはリアディレイラーに入る部分にあるアジャスターボルトを廻してケーブルのテンションを上げます。
- テンションを上げたら必ず、チェーンがスムーズに隣の大きなスプロケットに上がるかどうか確認してください。確認するには、クランクを手で回すか、Canyon に乗って走ってみる必要があります。
- チェーンが楽に上がるようなら、小さいスプロケットの方向にもスムーズに移行するかどうか試してみます。完璧に調節するには、何度も試してみる必要があります。
- ロードバイクではシフトレバー自体には調整箇所がないものがほとんどです。その代わりダウンチューブのケーブルエンドが調整可能になっています。ボルトを半回転ずつ緩めてください。廻すと軽い段があるのが感じられます。

リアディレイラーやフロントディレイラーの調整は、熟練した整備工でないと難しい作業です。

リアディレイラーのアジャスターボルトでシフトケーブルのテンションを調整

スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドプーリが、正しいスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認します

ご自分でやってみようという方は、本説明書のほか、変速機メーカーの取扱説明書もご確認ください。変速機についてお困りの点がありましたら、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問い合わせください。

誰かに後輪を持ち上げていてもらうのが、切り替えの具合を試してみる簡単な方法で、クランクを自分で廻しながらギアを切り替えてみます。

**ディレイラー可動範囲の調整**

リアディレイラーやチェーンがスポークにぶつかったり、チェーンが一番小さなスプロケットの外側に落ちてしまうことを防ぐため､アジャスターボルトによってリアディレイラーの可動範囲は限定されています。通常の使用でこの範囲が変化することはありません。

ただし Canyon が横転すると、リアディレイラーやその固定部分が曲がってしまう恐れがあります。そのような事故があった時や、新しい後輪を取り付けた時などは、ディレイラー可動範囲を確認してください。

- シフトレバーで一番高いギア（一番小さいスプロケット）に切り替えます。そうするとケーブルは完全に弛緩状態で、チェーンが自然と一番小さいスプロケットに掛かっている状態です。スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドプーリが、そのスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認します。
- 真下になっていない場合には、アジャスターボルトで位置を修正する必要があります。通常リアディレイラーには、“ハイギア” を意味する H および “ローギア” を表す L のマークがボルトについています。ここでいう高いギアとは、ギア比が大きいという意味で、つまり小さいスプロケットのことです。
- ボルトにマークがついていない場合には、試してみるしか方法はありません。廻した回数を数えながら、どちらかのボルトを廻してみて、その時のリアディレイラーの動きに注目します。動かないとしたら、廻しているボルトは逆側のボルトです。また同じ回数だけボルトを逆に廻して元に戻します。
- ボルトを右回りに廻すとプーリは内側に移動し、逆に回すとプーリが外側に移動します。
- 一番大きいスプロケットに切り替えます。その時にリアディレイラーがそのままスポークにぶつからないように注意が必要です。チェーンが一番大きなスプロケットに掛かったら、さらにレバーを押してわざとギアを無理に切り替えようとしてみてください。そして、手でもリアディレイラーをスポークの方に押してみます。この作業はホイールを回転させながら行います。

ディレイラーの可動範囲をアジャスターボルトで限定してください

リアディレイラーがスポークにぶつからないかどうか確認します

ディレイラー可動範囲アジャスターボルト

ディレイラー可動範囲が適切でなかったり、リアディレーラーの固定部分が曲がっていたりすると、自転車が大きく破損し、後輪がロックする恐れがあります。**事故の危険があります。**

- この時にプーリケージがスポークに接触したり、チェーンがスプロケットを超えてホイール側に落ちてしまうようなら、可動範囲を狭くする必要があります。L のマークがついたボルトを廻して、スポークにぶつかる可能性が完全になくなるまで範囲を狭めます。
- ここでプーリケージとスプロケットの位置関係を見てください。ガイドプーリと一番大きなスプロケットの間は、コマひとつないしふたつ以上の間隔が適切です。
- この距離を調節するには、リアディレイラーについている、ドロップアウトの正面側を押さえるボルトを使用します。このボルトを締めて、望ましい距離をとります。確認のために、クランクを逆に回してみてください。チェーンを逆に回してもガイドプーリがスプロケットに接触してはいけません。
- それでも距離が十分でなく、狭すぎてギヤの切り替えに支障をきたす場合には、あとはチェーンをひとコマ縮める方法しかありません。そうするとリアディレイラーの張りがいくらか強くなります。ただし、チェーンを前後共に大きな歯車に掛けても問題がないことを確認する必要があります。ただ、このようなギアはチェーンが極端な斜め掛けになるため、走行中に使用することはお奨めできません。

プーリケージとスプロケットの距離を調節するには、ドロップアウトの正面側を押さえるボルトを廻します

誰かに後輪を持ち上げていてもらうのが、切り替えの具合を試してみる簡単な方法で、クランクを自分で廻しながらギアを切り替えてみます。

変速機の調整を行った後は、必ず車の通らないところで乗ってみて下さい。

**フロントディレイラー**

フロントディレイラーの調整には熟練が必要です。チェーンが擦れることのないぎりぎりのところで、チェーンリング上にチェーンの位置を保つことのできるフロントディレイラーの範囲はごく僅かです。

チェーンがフロントディレイラーに多少擦れても、チェーンが外れて Canyon が失速する危険を冒すよりはよいという場合がよくあります。

フロントディレイラーでも、リアディレイラーとまったく同じように、ケーブルの初期伸びが生じ、ギアが入りにくくなることがあります。

- フレームのダウンチューブについているボルトを廻してケーブルのテンションを調整します。その手順は「**変速機の点検と微調整**」にある説明と同様です。
- フロントディレイラーの可動範囲をアジャスターボルトで限定してください。

リアディレイラーやフロントディレイラーを新たに完全に調整するのは、熟練した組立工でないと難しい作業です。調整を誤ると、メカニズムの重大な破損を招くことも考えられます。これに関しては変速機メーカーの取扱説明書をご覧下さい。変速機についてお困りの点がありましたら、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問い合わせください。

フレームについているアジャスターボルトでシフトケーブルのテンションを調整

フロントディレイラーの可動範囲調整

フロントディレイラーの調整は非常に微妙なものです。調整を誤ると、チェーンが外れて失速する恐れがあります。**転倒の危険があります**。調整は専門業者に依頼しましょう。

変速機やチェーンの調整作業が終わったら、必ず平坦で車の通らない所（駐車場など）で Canyon の試乗を行ってください。調整に問題がある場合、そのまま公道を走行すると、走行中に不具合が生じて自転車の操縦ができなくなる恐れがあります。

転倒した場合には、フロントディレイラーのガイドプレートがチェーンリングと完全に平行かどうか確認してください。

**シマノ Di2**

Di2 はシマノの高性能コンポーネントの電動版です。ケーブルを機械的に引くのではなく、電気信号をコードで伝達する方式です。リアとフロントのディレイラーは小さな電気モーターによって作動します。Di2 にはチェーンが斜め掛けになっているとフロントディレイラーの位置が自動的に調整されて摩擦音や不要な摩耗を防ぐ機能もついています。

電源はフレームに取り付けられた充電式バッテリーを使用しています。

**操作**

従来のシマノのデュアルコントロールレバーのようにレバー全体もしくはその後ろにあるレバーを内側に動かすのではなく、Di2 では操作ボタンを軽く押すだけです。大きな歯車に切り替えるにはブレーキレバーの横にある細長い操作ボタンを押します。ブレーキレバーの後ろにある三角形の操作ボタンを押すとチェーンが小さい方の歯車に移動します。

ご希望により、自転車販売店で操作ボタンの機能を逆にしてもらうこともできます。そのためにはシマノの特殊な試験装置が必要で、故障の診断にもこの装置を使います。

Di2 フロントディレイラー

リアディレイラー

新しい Di2 を使う時には、必ず車の通らないところで乗ってみて下さい。

同梱されている変速機メーカーの取扱説明書もご確認ください。



**バッテリー**

バッテリーが新品で完全に充電されていれば約 1,000 キロメートルの走行が可能です。バッテリーの残量が約 25 % あれば、あと 250 km 程度ならまだ走れます。

バッテリーが少なくなるとフロントのディレイラーがリアよりも先に動作しなくなります。この状態になると、リアディレイラーで変速しながら走れるのはあと数キロメートルだけです。できる限り早い充電をお奨めします。バッテリーが完全になくなると最後に切り替えたギアでリアディレイラーが止まります。そうなるともうギアを変えることはできません。

バッテリー残量はいつでも確認できます。操作ボタンのどれかを最低 0.5 秒間長押ししてください。コントロールユニットの LED がバッテリー残量を表示します。

- 緑が約 2 秒間点灯：
  バッテリー残量 100 %
- 緑が 5 回点滅
  バッテリー残量約 50 %
- 赤が約 2 秒間点灯：
  バッテリー残量約 25 %
- 赤が 5 回点滅
  バッテリー残量なし

時間が経つにつれてバッテリー容量が減ってゆくため、可能な走行距離も短くなります。これはやむを得ません。走行距離がご自分の期待に添うものでなくなったらバッテリーを交換するしかありません。

Di2 のバッテリー

バッテリーの充電には必ず同梱の充電器を使ってください。

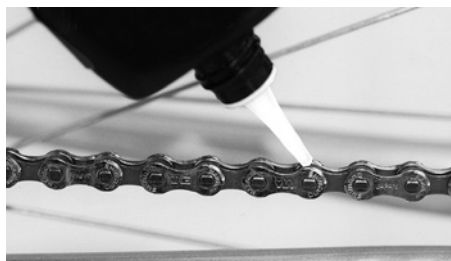
バッテリーを長期間使用しない場合には、十分に充電した状態（50 % 以上）で乾燥した涼しい場所に子供の手が届かないように保存する必要があります。六ヶ月に一度は充電残量を確認してください。保管時には必ず同梱の保護キャップをバッテリーの端子部分につけておきましょう。

（空になった）バッテリーの充電には約 1.5 時間かかります。

## チェーンの手入れ

注油すれば走りが良くなるというのは、今も昔も変わらぬ鉄則です。しかし肝心なのは潤滑油の量ではありません。いかにオイルをまんべんなく広げるかと、注油の頻度です。

- オイルのついた布を使ってチェーンを拭いて、たまった汚れや油を取り除くことも、ある程度の周期で必要となります。特殊なチェーン潤滑油を必ずしも使用する必要はありません。
- できるだけきれいな状態のチェーンのコマに、チェーンオイルやチェーングリス、チェーンワックスなどを塗布します。
- 塗布するには、クランクを回しながらローラにオイルをたらしてゆきます。
- 注油が終わったら、チェーンを数回廻してみます。潤滑油がチェーンの内部まで浸透するように、Canyon をそのままにして数分間待ちます。
- 最後につきすぎた潤滑油をぼろ布で拭き取っておけば、走行中に油が飛び散ったり、ゴミがつきやすくなったりする心配がありません。

布でチェーンの汚れと油を拭き取ります

できるだけきれいな状態のチェーンのコマに、チェーンオイルを塗布してください

環境保護のために、生分解性の潤滑油のみを使用しましょう。チェーンの潤滑油は走行中常に少量ずつ地表に落ちてゆくからです。

潤滑油がリムやブレーキシューにつかないように、くれぐれも注意して下さい。油がつくとブレーキが効かなくなる恐れがあります。



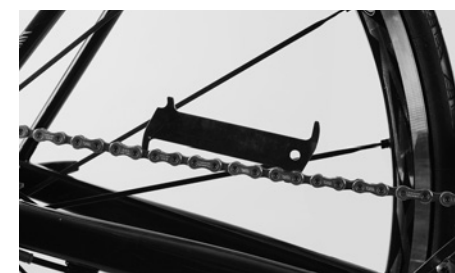
## チェーンの劣化

チェーンは Canyon に使用されている消耗部品のひとつですが、その寿命はライダーの乗り方によっても変わってきます。ですから、定期的にチェーンの注油を行うようにしてください。特に雨天走行後は注油が大切です。チェーンがあまり斜め掛けにならないギヤをなるべく使うようにしましょう。できるだけケイデンスを高く（60 ～ 70 回転 / 分以上）しましょう。

ロードバイクの外装変速機の場合、約 1,200 ～ 4,000 km の走行距離でチェーンが摩耗寿命の限界に達します。チェーンの摩耗伸びが進むと、ギアが入りにくくなります。また、スプロケットやチェーンリングの疲労も激しくなります。このような部品の交換をするとなると、チェーンの交換よりも高くつきます。ですから、チェーンの摩耗状態をこまめに確認するようにしましょう。

確認するには、前のギアを一番大きなチェーンリングに切り替えます。チェーンを親指と人差し指でチェーンリングからつまみ上げてみてください。チェーンリングから明らかに離れるようだと、コマの摩耗伸びがかなり進行しています。新しいものに交換する必要があります。

チェーンの精密な検査には高精度の測定装置があります。チェーンの交換は専門の知識を持った人にやってもらいましょう。というのは、最近のチェーンはマスターリンクがないタイプがほとんどだからです。エンドレス仕様になっているため、特殊な工具が必要になります。自転車店に行けば、お使いの変速機に合ったチェーンを選んで取り付けてもらえます。

チェーンの状態を点検

プロ用の摩耗測定スケール

ピンによるチェーンの連結状態が悪いと、チェーンが切れて転倒事故につながることがあります。チェーンの交換は専門業者に依頼してください。

**1 速式自転車（シングルスピード）のチェーンの張り調整**

**仕組みと操作**

シングルスピードバイクと呼ばれる V-Drome のような自転車には、1 速しかギアがないためディレイラーはまったく必要ありません。さらに、ハブが固定式（フィクシー）になっています。

このようなモデルでは、リアのスプロケットが直接後輪と連結されています。そのためペダルが常に後輪と一緒に動くようになっており、その逆もまた然りです。このタイプの自転車にはブレーキがついていないことが多いです。

**点検と微調整**

シングルスピードの自転車は、チェーンの張りを約 1,000 km ないし 50 時間走行時に点検し、必要に応じて調整しなくてはなりません。

クランクを逆方向に廻してチェーンの張りが一番強くなる位置を見つけてください。この位置でチェーンリングとスプロケットの中間のチェーンが 1 cm 以上上に持ち上がる場合には、チェーンの張りを強くすることをお奨めします。

後輪のロックナットを適切な工具で緩めます。チェーンの張りを調整するにはホイールを後ろに引っ張るか、チェーン引きを緩めるまたは締めることになります。調整後もクランクが抵抗なく回転する必要があります。

後輪が後部ステイの中央にくるように調整します。この時にチェーン引きを押さえとして利用することもできます。両側のロックナットをトルクレンチで締めます。

シングルスピード

ドイツ道路交通法ではシングルスピードバイクを公道で使用することは許されていませんのでご注意ください。

チェーン引きはチェーンの張りと後輪の初期調整のためだけのものです。ホイールの位置が動かないようにしたり、ホイールが抜け落ちることを防止するためのものではありません。

チェーンの摩耗伸びに場所によって大きな差がある場合にはチェーンの交換が必要です。



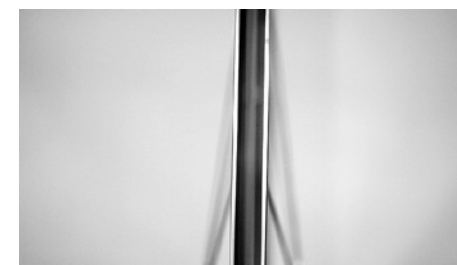
# ホイール ― タイヤ・チューブ・空気圧

ホイールは、Canyon と路面の接点となります。ライダーの体重や荷物の重量、路面の凹凸などによって、強い負荷がかかります。ホイールは細心の注意を払って製造され、振れ取りを行って出荷されていますが、使用開始直後にはスポークが“初期伸び”します。したがって 100 ～ 300 キロメートル程度の短距離しか走行していない時点でも、ホイールを振れ取りし直す必要が生じることがあります。この位の距離を走ったら、ホイールの点検をこまめに行う必要がありますが、スポークテンションの修正が必要になることはめったにありません。

ホイールは、ハブとスポーク、リムを組み立てたものです。リムの上にはタイヤが取り付けられており、タイヤの中にはチューブが入っています。傷がつきやすいチューブを保護するためにスポークのニップルと、尖った部分のあることが多いリムの底面にリムテープが巻かれています。

新しいタイヤを取り付ける時には、現在使用中のタイヤの種類と寸法を確認してください。タイヤの側面に書いてあります。表示には二種類ありますが、ミリメートル単位の表示がより正確な値です。23-622 という数字は、エアーを入れた状態でのタイヤの幅が 23 mm で、（内）径が 622 mm であることを意味します。これよりも大きなタイヤを使うと、フォークやフレームにタイヤが擦れてしまうことがあります。ですから、すでに取り付けられているタイヤのサイズに合わせてください。

ホイール

タイヤの寸法

リムの中にはリムテープが

標準搭載されているタイヤとは異なる、幅の広いタイヤや高いタイヤを取り付けると、低速走行時に足が前輪にぶつかる恐れがあります。**事故の危険があります。**

タイヤが良好に機能するためには、適正な空気圧で充填されている必要があります。適切な空気圧とすることで､パンクにも強くなります。特に、段差を通過した時にチューブが押しつぶされるスネークバイト（リム打ちパンク）は、空気圧が低すぎることが原因です。

メーカーの推奨空気圧は通常タイヤの側面か型番ラベルに記載されています。空気圧の値の低い方にすると、クッション性が増して乗り心地良くなり、粗い路面での走行に最適です。空気圧が上がるほど転がり抵抗は低下しますが、その一方で乗り心地が悪くなります。したがって、空気圧の高い硬いタイヤは、平滑なアスファルトを走るのに最も適しています。

空気圧をイギリスの単位 psi（pounds per square inch）で表示することがよくあります。下の表は、一般的な値を換算したものです。

タイヤとリムだけでは空気を密封することはできません。（**例外：**ロードバイクのチューブラータイヤ）内部の圧力を維持するため、チューブがタイヤの中に入っています。チューブにはバルブから空気を充填します。Canyonではロードバイク用ともいわれる仏式バルブを採用しています。このバルブは極めて高い空気圧に対応していますが、その取り扱いには慣れが必要です。バルブは、プラスチック製のキャップで汚れから保護されています。

空気圧が低すぎる状態で走行すると、タイヤがリムから外れる恐れがあります。

仏式バルブ

タイヤの適正空気圧範囲

| psi | bar | kPa | psi | bar | kPa |
|---|---|---|---|---|---|
| 80 | 5.5 | 550 | 130 | 9.0 | 900 |
| 90 | 6.2 | 620 | 140 | 9.7 | 970 |
| 100 | 6.9 | 690 | 150 | 10.3 | 1,034 |
| 110 | 7.6 | 760 | 160 | 11.0 | 1,103 |
| 120 | 8.3 | 830 | | | |

空気圧　単位：psi/bar/kPa

5 bar 以上の空気圧を入れることができるタイヤは、クリンチャーリムに取り付ける必要があります。

適正空気圧範囲を超えるエアーをタイヤに入れることは厳禁です。タイヤが走行中にリムから外れたり、破裂することも考えられます。**転倒の危険があります**。



バルブによって直径が異なりますのでご注意ください。リムに合うバルブのついたチューブのみを使用してください。合っていないバルブを使用すると、突然空気が抜けて、事故の原因となる恐れがあります。

仏式バルブではバルブの弁体がしっかり締まっていないと、僅かずつ空気が抜けてゆきます。細長いステムに弁体がしっかりと固定されていることを確認してください。

携帯用のポンプは、タイヤに高圧のエアーを入れるには適していないものがよくあります。高圧の充填に適しているのは、圧力計つきのフロアポンプで、自宅で空気圧の検査に使用するタイプです。どのバルブのタイプにもアダプターがあります。アダプターを使えば、仏式バルブでもガソリンスタンドで空気を入れられます。

仏式バルブでは空気を入れる前にサムナットを少し緩めてから、一瞬だけバルブの方向に押して空気が漏れるのを確認する必要があります。

常に規定の空気圧のタイヤで走行し、一定期間ごとに空気圧を確認するようにしましょう。少なくとも一週間に一度は確認が必要です。

バルブの直径がリムの孔の大きさに合っていて、バルブが常にまっすぐになっていることを確認してください。

トレッドがすり減ってしまったタイヤや、側面が傷んでいるタイヤは、交換することをお奨めします。湿気やゴミが侵入することによって、タイヤ内部の構造が破壊される恐れがあります。

プラスチックキャップを外す

仏式バルブでは、バルブを緩める必要があります

バルブのアダプター

リムテープに問題がある場合には、すぐに交換する必要があります。例外: Mavic のホイールシステムではリムテープが不要になっています。

タイヤに損傷があると、最悪の場合には不意にチューブが破裂して事故につながる恐れがあります。

# リムの真円度・スポークテンション

スポークによってリムは車輪中央のハブに連結されています。スポークテンションが均一になっていることが、真円度を出すためには大切です。高速で段差を乗り越えたりスポーク切れによって、個々のスポークのテンションが変化すると、張力のバランスが崩れてリムに振れが生じます。走行中に自転車がふらついて異常に気がついた時には、Canyon の機能にすでに障害が生じている可能性があります。リムの側面は通常ブレーキ面も兼ねています。ホイールに振れがあると制動力が損なわれる恐れがあります。

ブレーキシューとの距離を見てホイールの振れを点検

振れ取り台

緩んだスポークはすぐにテンションをかけ直す必要があります。そのままにしておくと、その周囲にある他のコンポーネントにかかっている負荷が、急激に増大します。

ホイールの振れ取り（テンション修正）は高度な技術が必要な作業ですので、専門業者に依頼することをお奨めします。

振れのあるホイールでの走行はやめてください。横振れが極端に大きいとロードバイクのブレーキシューがリムのブレーキ面ではなくスポークにぶつかってしまう恐れがあります。その結果として車輪が急停止します。**転倒の危険があります**。ですから定期的にリムの真円度を確認するようにしましょう。確認するには、車輪を地面から持ち上げて手で回転させてみます。リムとブレーキシューの間隔を見ていると、振れの有無がわかります。隙間が 1 ミリ以上変動する場合には、ホイールの振れ取りを専門業者に依頼することをお奨めします。



**クイックリリースによるホイールの固定**

ホイールは、ハブの軸でフレームに固定されており、クイックリリースによってドロップアウトと呼ばれる爪に留められています。

この作業には工具は必要ありません。レバーを反対側に倒し、あとは必要に応じてネジを数回廻して緩めるだけで、車輪を取り外すことができます。（**「クイックリリースの取り扱い」**の項参照）

ただし、クイックリリースは自転車泥棒の格好の餌食ともいえます。心配な方は、クイックリリースを盗難防止用のロッキングスキュアーに付け替えることもできます。ロッキングスキュアーを開くには、特殊な専用のレバーか六角棒レンチが必要となります。

クイックリリースを開く

クイックリリースを閉じる

クイックリリースレバーは車輪にほぼ平行に、横方向に突き出さないように

ホイールがしっかりと固定されていることを乗る前に必ず確認しましょう。万が一走行中に車輪が外れたら、転倒してしまいます。

自転車をどこかに停めておく場合には、クイックリリースで固定されたホイールも、フレームと一緒に固定物に繋いだ状態で鍵をかけましょう。

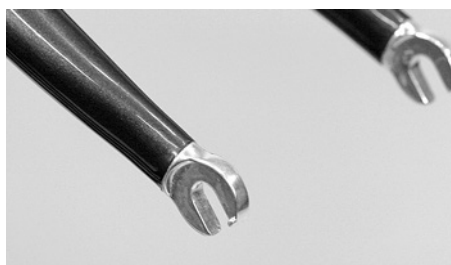
# パンクの修理

パンクは自転車にはつきものです。しかしパンクしたぐらいで、せっかくのサイクリングをあきらめることはありません。タイヤやチューブの交換に必要な工具と、予備のチューブかパンク修理キットさえ持っていれば修理できます。クイックリリース式の車輪なら、チューブ交換に必要なのはタイヤレバー 2 本とポンプだけです。車輪がナットで固定されている場合やロッキングスキュアーを使用してる場合には、この他にそれぞれ対応するレバーやレンチが必要になります。

**車輪の取り外し**

- ロードバイクのリムブレーキではクイックリリースレバーを開く（シマノ/SRAM）か
- ブレーキ・シフトレバーのピンを動かします。（Campagnolo）
- 外装変速機のついた後輪を取り外すには、その前にギアを一番小さなスプロケットに切り替えておいてください。そうすれば、リアディレイラーが最も外側の位置に移動しますので、車輪を取り外す時に邪魔になりません。
- **「クイックリリースの取り扱い」**の項にある解説に従ってクイックリリースを開きます。クイックリリースを開けてもまだ前輪が引き出せないのは、脱落防止構造の爪が原因と考えられます。これは、フォークエンドについている突起のことです。その場合はクイックリリースのナットを数回廻して緩めてから、ホイールを爪から抜き取る必要があります。
- 後輪が取り外しやすくなるように、リアディレイラーを手で軽く後ろに引っ張ってください。
- Canyon を軽く持ち上げて、タイヤを軽く叩けば、車輪が下に抜け落ちます。

後輪を取り外す前に一番小さなスプロケットに切り替える

ブレーキのクイックリリースレバーを開きます

フォークについている脱落防止構造の爪

後輪を取り外す時は、リアディレイラーを手で軽く後ろに引く



**クリンチャータイヤの取り外し**

- バルブからキャップとリムナットを外し、空気を完全に抜きます。
- タイヤをリムの側壁から中央に向けて押し込みます。全周にわたって押し込んでおくと取り外しがしやすくなります。
- タイヤレバーをバルブの左右 5 cm ぐらいの位置でタイヤの下に入れて、タイヤのビードがリムのビード座の外にでるように持ち上げます。レバーをこの位置で押さえておきます。
- もう1本のタイヤレバーを最初のタイヤレバーから 10 cm ぐらい離れたところで、リムとタイヤの間に差し込んで、やはりこちらもタイヤのビードがリムの外に出るように持ち上げます。
- タイヤのビードの一部がビード座の外側に出てしまえばあとはタイヤレバーを全周にわたってスライドさせることで、たいていの場合ビードを完全に外すことができます。
- これで、チューブを抜き取れる状態になりました。バルブがリムに引っ掛かったり、チューブを傷つけたりしないように注意してください。
- パンク修理キットメーカーの取扱説明書に従ってチューブの穴をふさいでください。

タイヤをリムの中央に向けて押し込む

タイヤレバーを差し込んでタイヤのビードをリムの外に出す

タイヤからチューブを抜き取る

⚠ タイヤの繊維層に異物が突き刺さって破損した場合には、念のためタイヤを交換してください。

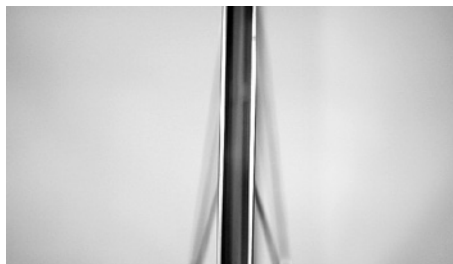
ⓘ BikeGuard に入っているブレーキメーカーおよび変速機メーカーの取扱説明書をご覧下さい。

- タイヤを取り外したら、リムテープの状態を確認しておくことをお奨めします。リムテープは、むらや損傷、亀裂等がなく、スポークのニップルと穴をすべて覆っていなくてはなりません。断面が空洞になったダブルウォールリムでは、リムテープがリム底面全体を覆っている必要があります。このタイプのリムの場合は、織布製または固形樹脂製のリムテープのみを使用することをお奨めします。例外:Mavic のホイールシステムではリムテープが不要になっています。リムテープについてお困りの点がありましたら、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問い合わせください。
- タイヤのもう片方のビードも必要であれば簡単に外すことができます。

リムの中にはリムテープが

**クリンチャータイヤの取り付け**

タイヤを取り付ける時には、ゴミや砂などの異物が内部に入ったり、チューブを傷つけたりしないように注意してください。

- リムの片方のビード座をタイヤの中に入れます。こちら側のビードが完全にリムのビード座の内側に入るように親指で押し込みます。この作業はどのタイヤでも工具なしで可能なはずです。チューブのバルブをリムのバルブ用の孔に挿入します。
- チューブに軽くエアーを入れて、円形に膨らませてから、タイヤの中にチューブ全体を入れます。チューブに折り目がつかないように注意してください。
- タイヤを完全にリムにはめる作業は、バルブの反対側から始めます。親指を使いタイヤをリムの内側に押し込んでゆきます。
- チューブがタイヤとリムの間に挟まって押しつぶされてしまわないように注意してください。そのため作業の途中で何度も人差し指でチューブをタイヤの中に押し込むようにします。

バルブをリムの孔に差し込む

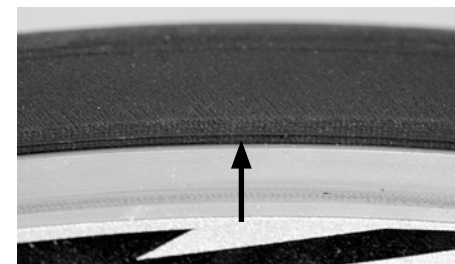
タイヤを手でリムに押し込む

リムテープに問題がある場合には、すぐに交換する必要があります。



- タイヤの周に沿って、左右均一に作業を進めます。作業が終わりに近づいたら、タイヤを思いっきり下に引っ張って、すでに取り付けた部分がリム中央の凹みに落ちるようにします。こうしておくと、最後の部分をリムにはめる作業がかなり楽になります。
- もう一度チューブの位置を確認してから、手のひらでタイヤをリムの内側に押し込みます。

- うまく押し込めない場合には、タイヤレバーを使う必要があります。タイヤレバーの丸くなっている側がチューブに向くようにして、チューブに傷をつけないように注意して下さい。
- バルブをタイヤ内部に押し込んで、バルブがタイヤのビードの下に挟まってしまわないようにします。バルブがまっすぐになっていますか。もしバルブが曲がっていたら、タイヤの片側をもう一度外して、チューブの位置を直す必要があります。
- チューブがタイヤの下に挟まって押しつぶされるのが心配な方は、タイヤに半分空気をいれた状態で、タイヤを全周左右に（回転方向に垂直に）もんでやります。その時に、リムテープがずれていないかも確認することができます。
- ここでチューブに規定の空気圧でエアーを入れます。エアーを入れることのできる最大空気圧は、通常タイヤ側面に書いてあります。
- タイヤがしっかりと嵌まっているかどうかをリムラインとリムの縁を見て確認してください。大切なのは、リムラインのリムとの間隔がタイヤの全周にわたって一定になっていることです。

チューブが挟まっていないように、タイヤを押してください

リムラインがリムに沿って見える

出先でパンクした場合には、ホイールを取り外さず、チューブを取り出さない方法もあります。チューブにエアーを入れ、バルブはリムにつけたままにしておいて、まず空気が漏れている穴を探します。チューブを耳に近づけて動かし、シューという音が聞こえる箇所を探します。穴が見つかったら、タイヤの対応する箇所を探して、その部分も確認してください。まだ異物が刺さったままになっていることがよくあります。何かが刺さっていたら取り除きます。

**チューブラータイヤの取り外し**

空気を完全にタイヤから抜いてください。タイヤを取り外すには、バルブの反対側のタイヤを横に押して隙間ができるようにしてタイヤをリムから外します。離れにくい場合はタイヤレバーを隙間に差し込んでタイヤを外します。

チューブだけを交換することはできませんので、チューブラータイヤ自体をリムに装着する必要があります。出先では接着することができないため、エアーを入れてもタイヤはリムに確実に固定されていません。

ゆっくり慎重に走って最短距離で帰宅してください。家に戻ったら次の解説に従ってチューブラータイヤを完全に接着し直す必要があります。

**チューブラータイヤの取り付け**

チューブラータイヤの固定が持続するように慎重に取り付けるためには、段階を追って作業をする必要があり、長い時間がかかることがあります。リムセメントやそれぞれのチューブラータイヤのモデルの取り扱いに慣れていれば、作業時間を短縮できます。

タイヤの接着には、接着テープか液状のリムセメントを使用します。接着テープの利点は取り付けが早く済むことです。しかしタイヤの固定があらゆる状況において十分とはいえません。出先でパンクした時にタイヤを外すと接着テープがタイヤと一緒にとれてしまい、予備のタイヤを装着しても固定できません。

そのため、液状のリムセメント層を重ねてしっかりとした下地を作成することをお奨めします。そうすればタイヤの固定が良くなるだけでなく、タイヤを取り外しても通常ならリムセメントはリムから剥がれることはありません。

隙間ができるようにタイヤを横に押します

タイヤレバーを使えばタイヤが外れます

チューブラータイヤのリムセメント

カーボンリム用には専用のチューブラータイヤキット（Continental など）があります。該当のキットを使用する場合には必ずカーボンリム用キットメーカーの取扱説明書をご覧ください。

タイヤの接着がしっかりしていないとタイヤがリムから外れることがあります。**事故の危険があります。**



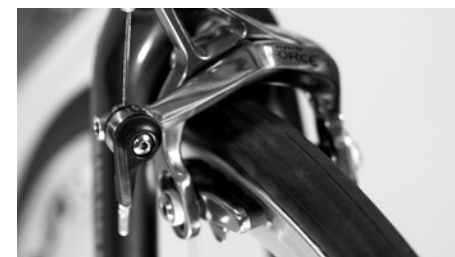
しかしそれでも、自宅に戻ったら予備タイヤを再び取り外す必要があります。それからタイヤキットを使って既存のベースとタイヤを再度処理して取り付けを行うことで固定が確実になります。

ディープリムホイールの場合はバルブコアを専用の工具でバルブから外してバルブエクステンションをつけます。バルブコアを延長したバルブの先に取り付けます。このように延長したバルブは、タイヤを取り付けた時に通常通りエアーの抜き入れが可能です。

タイヤが丸くなる程度に空気を入れてバルブをリムの穴に差し込みます。バルブから両サイドに向かって均等にタイヤを押してリムに嵌めてゆきます。この時点でチューブラータイヤが完全にリムに装着できなかったり、大変な力を入れないといけないようだと、次の取り付け作業がうまくいくかどうかわかりません。

チューブラータイヤを取り付けた車輪を回転させてタイヤの真円度を確認してください。よくあるのは、バルブが出ている部分のタイヤが分厚くなっているために縦振れが生じ、走行時にタイヤがはねるケースです。リムがアルミの場合は太いドリルや、三角スクレーパー、丸やすりなどを使ってバルブの穴のバリを取るか穴を広げてください。カーボンリムの場合は丸やすりで慎重に穴の縁のバリ取りを行ってください。やすりは外側から内側に向けてのみ動かすようにして、逆方向に戻さないでください。樹脂基質から繊維が剥離することがあります。加工した箇所は瞬間接着剤でシールしてください。こうするとバルブ付近のタイヤがリムにしっくりと嵌まるようになります。時間の余裕があれば、リムに装着したタイヤにエアーを入れて数日間置いておくことで、次の組み立てがさらに簡単になります。

リムベースにグリスやオイルがついていたらアルコールやベンジンなどを染みこませた布できれいにします。

バルブエクステンションの取り付け

ブレーキを使ってタイヤの振れを点検

リムセメントはリムやタイヤだけでなく、指や服にもよくつきますので、汚れても構わない服を着て作業しましょう。

すでに使ったことのあるリムにタイヤを取り付ける場合には、古い接着剤やゴミを慎重に布やすりで取り除く必要があるかもしれません。カーボンを傷つけないようにご注意ください。最後に柔らかい布とベンジンでリムを拭いてください。

ベンジンや引火性のリムセメントを使用する場合は、通気の良い部屋で作業をしてください。子供の手が届かないところに適切に保管してください。

溶剤が完全に蒸発するのを待ってからタイヤの接着作業を始めてください。リムセメントを塗るには、ホイールを振れ取り台につけるか、万力で古いフォークを固定してホイールをはめるのが一番楽な方法です。

液状のリムセメントで接着力の強い下地を作るには、何層か重ね塗りする必要がありあります。リムセメントを均一に広げ、できる限り薄い膜がリムのほぼ全周を覆うようにしてください。

バルブの反対側は 5 センチから 10 センチ程度リムセメントを塗らない部分を残しておくと、タイヤを外さなければならなくなった時にそこから攻めることができます。

慣れている人はリムセメントを直接チューブから塗っても構いません。それができない人は毛の硬い刷毛を使うと作業が楽になります。リムセメントがチューブ入りでない場合には、当然刷毛が不可欠です。リムセメントを塗ったら、液状でべとつく感触がなくなるまで必ず乾燥させてください。乾くまでには数時間かかることもあります。それから同じ手順でさらに二層リムセメントの薄い膜を形成し、その度に乾燥させます。リムをこの状態で最低一晩は置いておきます。

タイヤを取り付ける前に、チューブラータイヤのベーステープにもリムセメントを塗ります。さらにもう一層リムセメントを塗ってタイヤの下地を完成させます。最後に塗った層の溶剤がある程度蒸発し、しかしまだ粘り気がある状態のうちに、バルブ穴を上に向けてリムを床の上に立てます。軽くエアーを入れて丸い形状にしたタイヤのバルブをリムのバルブ孔に入れてしっかりと押さえてください。タイヤの側面にリムセメントがつかないように気をつけてください。タイヤが汚くなってしまいます。

チューブから直接リムセメントを塗る

軽くエアーを入れたタイヤのバルブをリムのバルブ用の孔に挿入します

ホイールを取り外す前に「**ホイール**」および「**クイックリリースの取り扱い**」の項を読んでおいてください。

www.conti-online.com にコンチネンタル製チューブラータイヤの確実な接着に関するビデオが掲載されています。



バルブの反対側にリムセメントを塗らなかった場合には、リムを立てかける時に床が汚れたり、床のゴミがリムセメントについたりする心配がありません。

バルブの両側左右対称の位置を両手でつかんで、タイヤを強い力で下に引っ張り、少しずつリムベースに入れてゆきます。均一に作業を進め残り約 20 センチのところまで入れます。

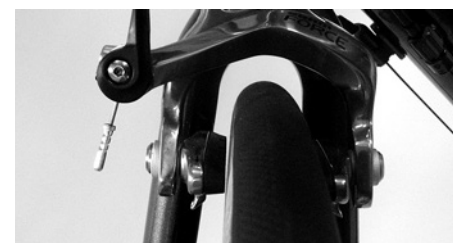
再度バルブのある上の部分から始めて、タイヤを下に引っ張りながらまだリムに入っていない部分まで手を下に動かしてゆきます。タイヤを引っ張ったまま、指でリムを掴み親指はタイヤを押さえる状態で、ホイールを腰にあてがいます。両手の親指でタイヤを押し込んでください。

タイヤがリムベースに入ったら振れ取りを行う必要があります。そのままで真円度がとれているケースはまずありません。先程使った作業台に再びホイールを取り付けて回転させます。トレッドがセンターになっていなかったり、タイヤが横に振れている場合には、その部分を持ち上げてすこし捻ってから手を離します。

タイヤに横振れがなくなったらホイールの固定を外して、タイヤに適正空気圧のおよそ半分までエアーを入れます。軸部分とクイックリリースを持って車輪に負荷をかけ、床の上を数メートル転がしてみます。車輪を垂直状態で転がすだけでなく、左右にも傾けて数回転転がしてください。

そして最後の確認を行ってタイヤの真円度がとれていたら、タイヤに最大空気圧までエアーを入れます。その後少なくとも 8 時間、できれば丸 1 日待ってから走るようにしてください。出走の前にタイヤメーカーの推奨空気圧の範囲内でタイヤの空気圧をご自分に合わせて調整してください。

タイヤをリムベースに入れる

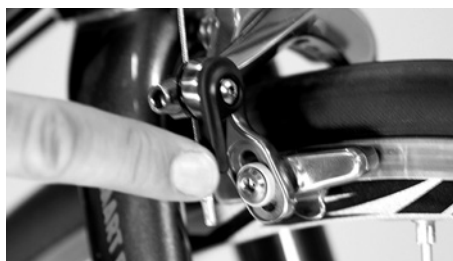
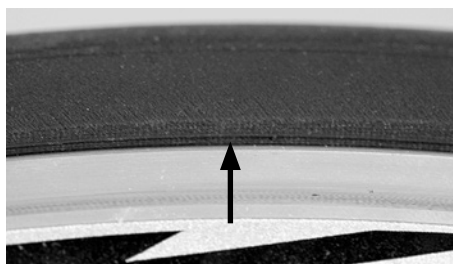
親指でタイヤをリムに押し込む

ブレーキを見てタイヤの振れを点検

出先で取り付けたチューブラータイヤはしっかりと固定されていませんのでご注意ください。できる限り慎重に走りましょう。改めて適正なチューブラータイヤの接着を行う必要があります。

取り付けに問題があると機能に支障をきたし、タイヤが破損する恐れがあります。ですから必ず付属の説明書に記載されているメーカーの指示に従ってください。

**車輪の取り付け**

ホイールの取り付けは、ホイールを取り外した時と逆の手順で行います。ホイールがドロップアウトないしフォークエンドにぴったりとはまっており、フォークのブレードおよびフレームのステイの中央にきているかどうかを確認してください。クイックリリースがしっかりと固定されていることを確認し（**「クイックリリースの取り扱い」**の項参照）、ブレーキもすぐにクイックリリースレバーを閉じて元に戻しておきます。

取り付けに問題があると機能に支障をきたし、場合によってはブレーキが完全に機能しなくなる恐れがあります。ですから必ず付属の説明書に記載されているメーカーの指示に従ってください。

ブレーキシューを使ってホイールの振れを点検

リムラインがリムに沿って見える

ブレーキのクイックリリースレバー（シマノ/SRAM）を閉じるか、ブレーキ・シフトレバーのピンを元に戻して（Campagnolo）、ブレーキシューがブレーキ面にあたることを確認してから走り出しましょう。ホイールの固定状態を確認してください。取付作業でブレーキ面にグリスなどの潤滑油がついていないかどうか確認してください。必ずブレーキのテストを行ってください。

タイヤの繊維層に異物が突き刺さって破損した場合には、念のためタイヤを交換してください。

# ステアリングヘッド

フォークやステム、ハンドルおよび前輪は、ヘッドセットとも呼ばれるステアリングヘッドによってフレームに回動自在に軸支されています。Canyon が安定してまっすぐ走行するためには、この操縦部の回転が非常にスムーズである必要があります。路面の凹凸による衝撃によってステアリングヘッドには大きな負荷がかかります。そのため、ヘッドセットが緩んだりずれたりする場合があります。

**点検と微調整**

- ステアリングヘッドの上わんの周りに指を回して、遊びがないかを確認します。
- サドルに上半身で体重をかけながら、もう片方の手で前輪のブレーキをかけた状態で、Canyon を前後に強く動かします。
- ステアリングヘッドに遊びがあると、上わんが下わんに対して動くのが感じられます。
- もうひとつの方法は、前輪を軽く地面から持ち上げて落としてみる方法です。ステアリングヘッドに遊びがあると、そこからカタカタという音がします。
- ステアリングヘッドが滑らかに回転することを確認するには、片手でフレームを持ち上げて、前輪が空中に浮いた状態にします。ハンドルを左から右まで動かしてみます。前輪が非常に滑らかに、どこかで止まることなく、左右いっぱいまで振れるようになっている必要があります。中央位置のハンドルを指で軽くたたいただけで自然に車輪が横に回転するような状態でなくてはなりません。

ステアリングヘッドが緩んだ状態で走行すると、フォークとステアリングヘッドにかかる負荷が非常に大きくなります。ステアリングヘッドが破損したり、フォークが折れたりして、重大な事故につながる恐れがあります。**転倒の危険があります**。

ステアリングヘッドの遊びを確認するには、わんの回りに指を回し、ブレーキをかけた状態で Canyon を前後に押してみます

ステアリングヘッドが滑らかに回ることを確認するには、前輪を持ち上げてスムーズに動くかどうかを確かめます

ステアリングヘッドの調整にはある程度の経験が必要ですので、この作業は専門業者に依頼することをお奨めします。ご自分でやりたいという方は、調整を行う前に、ステアリングヘッドメーカーの取扱説明書を最後までよくお読みください。

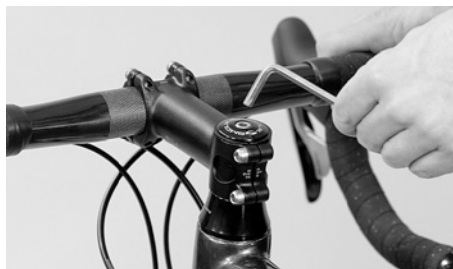
ステアリングヘッドの調整を行った後は、前輪を足ではさんでハンドルをひねってみることで、ステムが確実に固定されているかどうか確認してください。ステムが緩んでいると、転倒の原因となる可能性があります。

## AHEADSET® ステアリングヘッド

このシステムの特長は、ステムをステアリングコラムに差し込む方式ではなく、ステムでスレッドレスタイプのステアリングコラムを挟んで固定する方式を採用していることです。ステムがステアリングヘッドを構成する重要な要素となっています。ステムのクランプによってステアリングヘッドの調整が固定されるようになっています。

- ステムの側面または後部にあるクランプボルトを緩めます。
- 上面に埋め込まれている調整ボルトを六角棒レンチで慎重に少しだけ締めます。
- ステムの方向をもう一度合わせて、直進時にハンドルが斜めにならないようにします。
- ステムの横についているクランプボルトをトルクレンチで締め直します。トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。最大締め付けトルクは **「推奨締め付けトルク」** の項およびコンポーネント自体、もしくはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。
- 左の解説に従って遊びを確認してください。ステアリングヘッドの調整もきつすぎないようにご注意ください。

最後に、Canyon の前に立って前輪を膝の間に挟みます。ハンドルのブレーキレバーをつかんで、前輪を押さえたままひねってみます。ハンドルをひねることができる場合には、ステムのクランプボルトをもう少し硬く締めてください。

ステアリングヘッドの調整を行った後は、ステムが確実に固定されていることを確認してください。ステムが緩んでいると、重大な転倒事故の原因となる可能性があります。

横についているクランプボルトを緩めてから上面に埋め込まれている調整ボルトで遊びを調整します

ステムの横についているクランプボルトをトルクレンチで締め直します

前輪を押さえてハンドルをひねることができるか試してみましょう

調整ボルトを硬く締めてしまわないでください。遊び調整専用です。

ステムのボルトをきつく絞めすぎると、ステアリングコラムが押しつぶされてしまうことがありますのでご注意ください。

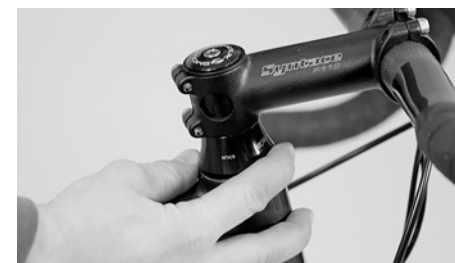


## I-LOCK システムステアリングヘッド

このシステムの特長は、ステムでスレッドレスタイプのステアリングコラムを挟んで固定する方式を採用していることです。ステムがステアリングヘッドを構成する重要な要素となっています。ステムのクランプによってステアリングヘッドの調整が固定されるようになっています。広く普及している Aheadset® システムとは違い、ステムを固定したままで軸受の調整を行います。

- ステムの後部側面にあるクランプボルトが表示の規定トルクで締められているかトルクレンチで確認してください。この最大締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。
- ヘッドキャップの横にあるイモネジを 2 mm 六角棒レンチで慎重に締めてください。最初は 90 度だけ廻してみましょう。
- 上記の解説に従って遊びを確認してください。軸受の調整がきつすぎないようにしてください。
- まだ緩いようであればもう一度 90 度廻して、再度遊びを確認します。
- 最後の確認に、Canyon の前に立って前輪を膝の間に挟みます。

側面にあるステムのクランプボルトが表示の規定トルクで締められているかトルクレンチで確認してください

側面にある調整ボルトで軸受の遊びを調節します

再び遊びを確認してください

この調整ボルトを硬く締めてしまわないでください。これは遊びの微妙な調整を行うためだけにあるボルトです。

- ハンドルのブレーキレバーをつかんで、前輪を押さえたままひねってみます。ハンドルを下にもひねってみてください。
- ハンドルまたはステムが動くようであれば、ボルトを緩めて位置を直してから、ステムのクランプボルトを推奨締め付けトルクで締めてください。
- 許される最大の締め付けトルクでもハンドルやステムが回ってしまう場合には、クランプを取り外して油を除去し、新しいカーボンアッセンブリーペーストを塗ってから組み立て直す必要があります。

前輪を押さえてハンドルを縦横にひねることができるか試してみましょう

うまく固定できない場合にはステアリングコラムないしハンドルにカーボンアッセンブリーペーストを塗ります

⚠ 軸受の調整を行ったらハンドルおよびステムがしっかりと固定され回転しないことを確認してください。ハンドルやステムが緩んでいると、重大な転倒事故の原因となる可能性があります。

# CANYONバイクの搬送

**自動車で搬送**

自動車で Canyon を搬送する方法はいくつかあります。Canyon ではトランクに積載して搬送する方法のみを推奨しています。

自転車をトランクに入れると場所を取りますが、汚れや盗難、破損などの心配がありません。

- ただし、ケーブルやライト、コードなどを始め、特にディレイラーが損傷しないように注意してください。Canyon を毛布などに包んで積載しましょう。Canyon の汚れが酷い場合には、毛布などを下に敷いて、車内が汚れないようにすることをお奨めします。
- 自転車が滑って動かないように固定してください。

自転車をトランクに積載することができない場合には、自動車用品店や自動車販売店に行けば大体どこでも、自転車を分解しないで運ぶことのできる自転車キャリアがあります。自転車をルーフに取り付けたレールに乗せて、ダウンチューブをクランプで挟んで固定するタイプが一般的です。

⚠ シクロクロスバイクを搬送する場合には、ブレーキを引いて強いゴムで固定しておきましょう。

⚠ 車内に積載する場合も Canyon を固定してください。固定されていない物体があると、事故時に搭乗者にぶつかる危険があります。車内に積載する場合には、前輪または両輪を取り外さなければならないことがよくあります。ホイールの取り外しに関しては、必ず**「ホイール」**の項およびその中にある**「パンクの修理」**をご覧ください。

自動車での搬送

⚠ シクロクロスバイクのホイールを外して搬送する場合には、ディスクブレーキにパッドスペーサーを差し込んでください。

⚠ 発送時に Canyon が同梱の説明書通りに梱包されていなかった場合には、運送中の損傷に対する補償を Canyon Bicycle GmbH から受けることができなくなります。

⚠ Canyon を上下逆さにして、ハンドルとサドルを下にして固定するようなキャリアを使用しないでください。運搬中にハンドルやステム、サドルおよびシートポストに非常に大きな負担がかかります。**部品が折れる危険があります。**前輪なしの Canyon をフォークで固定するタイプのキャリアを使用しないでください。

⚠ Canyon のロードバイクを、従来タイプのクランプを使った自転車キャリアで搬送することは許されていません。断面積の大きなフレームチューブを押しつぶしてしまう恐れがあります。特にカーボン製フレームは修復不能になる可能性があります。外観をみただけではわからない損傷が生じ、重大な事故を招く恐れがあります。

このところ人気が高まっているリアマウントタイプのキャリアの利点は、搬送のために自転車を高いところに持ち上げる必要がないことです。キャリアの固定方法がフォークやフレームを傷めないことをよく確認してください。部品が折れる危険があります。

キャリア購入時には、ドイツの GS 規格などに相当するお住まいの国の安全規格に準拠したものであることを確認してください。ドイツでは、ドイツの道路交通法第 22 条に定められた承認が自転車キャリアには必要です。

**飛行機で搬送**

Canyon を輪行して飛行機で移動する場合には、自転車を BikeGuard または BikeShuttle に入れて梱包してください。

ホイールは、ホイール専用のバッグに入れてから、ハードケースや段ボールに収納してください。目的地で自転車を走行可能な状態に戻すことができるように、トルクレンチと交換用ヘッドなどの組み立てに必要な工具、そしてこの説明書を持参するのもお忘れなく。

シクロクロスバイクのホイールを外して搬送する場合には、ディスクブレーキにパッドスペーサーを差し込んでください。

ホイールは、ホイール専用のバッグに入れてから、ハードケースや段ボールに収納してください。

自動車のライトやナンバープレートが隠れてしまわないように注意して下さい。専用のサイドミラーを取り付けることが義務づけられている場合もあります。

キャリアの取扱説明書に記載されている許容荷重および最高速度に従ってください。最高速度の遵守が義務づけられている場合もあります。

Canyon BikeGuard

Canyon BikeShuttle

自転車の固定状態を出発前だけでなく、移動中もひんぱんに点検してください。自転車がルーフキャリアから外れると、周囲を巻き込む事故につながる恐れがあります。

車高が高くなっていることに注意してください。キャリアを含む車高を測って、その高さをハンドルなどよく見えるところに貼っておきましょう。

# 手入れと点検についての一般的注意事項

Canyon の自転車は品質の高い製品です。しかし、他のタイプの車輌と同様、Canyon もこまめに手入れし、定期整備を専門業者に依頼する必要があります。

また、軽量構造の自転車は、主要コンポーネントを定期的に交換する必要があります。(**「点検・整備頻度」**の項参照) そうしてはじめて、確実にすべてのパーツが常に安全に機能するようになります。そうすれば、自転車での走行を末永く安全に楽しむことができるのです。

**CANYON の洗車と手入れ**

汗や汚れ、路面凍結防止用の塩や海風の塩分などがこびりつくと Canyon が傷みます。ですから、こまめな清掃と Canyon のあらゆるパーツを腐食から守る作業は、決して欠かすことのないいつもの習慣にしましょう。

Canyon の清掃にスチームジェットクリーナーを使用しないでください。このような高速洗浄機には重大な欠点があります。高圧で噴出される水流が強すぎるため、水がパッキンを通過して軸受の内部にまで入ってしまうことがあるのです。潤滑剤が水で希釈されてしまい、摩擦が増大しまて、腐食が始まります。その状態が続くと、軸受の回転面が破壊されてしまい、回転が甘くなります。スチームジェットによってシール類が剥がれてしまうことも少なくありません。

布と水で Canyon を洗車

軽量構造パーツを点検しましょう

自分で行うのは、十分な知識があり、必要な工具が揃っている作業のみにして無理をしないでください。

近距離から高圧の水流やスチームジェットクリーナーを使って Canyon を洗わないでください。

チェーンステイの上側など、ケーブルが擦れそうな箇所はシールなどで保護してください。そうすれば、醜い引っ掻き傷や塗料の剥がれを防ぐことができます。

水圧の高くない水を吹きかけるか、バケツの水を使ったり、スポンジや大きなブラシなどで洗車するのが、自転車を傷めない方法です。手で自転車を洗うと、もうひとつ利点があります。塗装の傷んでいる箇所や、部品の劣化、不具合などの早期発見にもつながるのです。

Canyon が乾いたら、塗装面や金属面（リムブレーキのリムを除く）にはワックスを塗ります。スポークやハブ、ボルト、ナットなどにもワックスを薄く塗りましょう。あまり平らでないパーツは、ハンドスプレーで吹き付けるのが簡単です。ワックスを塗った面は柔らかい布で磨いて光沢を出し、水をはじくようにしておきましょう。

自転車の掃除が終わったらチェーンを点検して、必要なら油を差しておくのがよいでしょう。（「**変速機**」の項の「**チェーンの手入れ**」参照）

塗装面と金属面にワックスを塗る

チェーンの状態を点検

清掃時には、ひび割れやひっかき傷、素材の変形や変色などがないかよく見てください。不安がある場合には、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 にご一報ください。傷んでいるコンポーネントがみつかったらすぐに交換してもらい、塗装の傷は補修してもらってください。

ワックスをご自分の Canyon に塗る前に、あまり目立たない場所に塗ってみて問題がないことを確認してください。

ワックスやチェーンオイルがブレーキシューやリムのブレーキ面につかないようにしてください。ブレーキが効かなくなる恐れがあります。（「**ブレーキ**」の項参照）ハンドルやステム、シートポスト、シートチューブなどで、締め付け部分がカーボン製の場合には、グリスやオイルを塗らないでください。

オイルやグリスのがんこな汚れを塗装面やカーボンから取り除くには、石油系のクリーナーを使ってください。アセトンや塩化メチル等を含有する脱脂剤や、溶剤を含む非中性洗剤や化学洗剤などは使用しないでください。表面の腐食につながることがあります。



**CANYON の置き場所と保管**

シーズン中は、手入れさえこまめにしていれば、Canyon をしばらく停めておく時にも、注意しなければいけないことは(盗難防止対策以外には）特にありません。Canyon は、乾燥した通気の良い場所に置いておくことをお奨めします。

冬の間 Canyon を保管しておくには、いくつか注意が必要な点があります。

- 保管期間が長くなると、チューブから次第に空気が抜けてゆきます。空気の抜けたタイヤの上に Canyon が乗った状態が長期間続くと、自転車の構造によくありません。そのため、ホイールまたは自転車全体を吊り下げておくか、定期的にタイヤの空気圧を点検してください。
- 上記の解説に従って Canyon を清掃し、腐食から守ってください。
- サドルを取り外して、内部に侵入した水分を乾燥させます。スプレーで細かい霧状にしたオイルを少量シートチューブ内に吹き付けます。（カーボン製のフレームを除く）
- Canyon は乾燥した場所に保管してください。
- フロントは一番小さいチェーンリング、リアも一番小さいスプロケットにしておきます。こうすればケーブルおよびばねの負荷が最小限に抑えられます。

チェーンが前後共に一番小さい歯車に掛かった状態にしておきましょう

定期的にタイヤの空気圧をチェックしてください

ワックスやチェーンオイルがブレーキシューやリムのブレーキ面につかないようにしてください。ブレーキが効かなくなって事故を招く恐れがあります。

リムがカーボン製の場合は、リムで自転車を吊り下げないでください。**折れる危険があります。**

**整備と点検**

**初回点検**
弊社の熟練技術者たちは、独自に作成した整備項目リストに従って点検を実施します。乗り始めてしばらくの間は、ホイールの初期振れが発生したり、シフトケーブル・ブレーキケーブルの初期伸びが生じて、変速がうまくできなくなることがあります。また、走行距離によっては、摩耗のため修理が必要となるパーツがでてくることもあります。パーツの交換が必要な場合には、担当者がお客様に予めご連絡します。

**年次定期整備**
長く厳しいシーズンが終わったら、自転車を徹底的に点検してもらうことをお奨めします。点検は、お客様の自転車を知り尽くしている弊社の技術者に是非お任せください。

一年に一度の点検は、お客様の自転車のタイプに合わせて、整備頻度一覧表に従って専門の技術者が行います。

Canyon を弊社のマイスター整備工場に送るために梱包する必要がある場合には、BikeGuard に入っている梱包方法の説明書「**ロードバイクを梱包するには**」の解説通りに、お客様のロードバイクを梱包してください。

軽量のコンポーネントは特に寿命が短いことがあります。ですから、ご自分の安全のためにも「**点検・整備頻度**」の項に記載されているコンポーネントの定期点検を行い、必要に応じて交換してもらってください。

Canyon のトルクレンチ

Canyon でのライドを末永く楽しむためには、定期的な整備が必要不可欠です。「**点検・整備頻度**」の項に記載されている整備間隔は、年間走行距離が 1,000 ～ 2,500 km の場合を前提とした目安です。走行量がもっと多かったり、悪路やオフロードの走行が多いと、自転車にかかる負荷が大きくなりますので、点検間隔は短くなります。頻繁な雨天走行や全般として雨の多い気候での使用時も同様です。

**Canyon 安全チェック**

年間の走行距離が 1000 km を大きく下回る場合には、整備の手間もそれに応じて少なくなります。そのような方にぴったりなのが Canyon 安全チェックです。弊社のスペシャリストたちがそのために特別に作成した整備項目リストは、通常の年次定期整備よりも簡略化されていますが、安全に関わる項目はすべて網羅されています。このチェックを毎年シーズンが始まる前や、自転車旅行に出かける前に済ませておけば、心置きなく自転車ライドを満喫できること間違いありません。

待時間をできる限り短縮するために、事前のご予約をお願いしております。

ご愛用の Canyon を定期的に整備に出しましょう

部品の交換が必要になった場合には、必ず純正品をご使用願います。

弊社ホームページ www.canyon.com には、簡単な修理や整備の作業を説明する動画も多数掲載されていますのでご利用ください。ただし、無理な作業はしないようにしてください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 までお問い合わせください。

# 点検・整備頻度

購入してからしばらく乗った自転車は、一定の間隔で専門業者に整備してもらう必要があります。下の表に記載されている整備間隔は、年間走行距離が 1,000 ～2,500 km（年間走行時間40 ～ 100 時間）の場合を前提とした目安です。走行量がもっと多かったり悪路の走行が多いと、自転車にかかる負荷が大きくなりますので、点検間隔は短くなります。

| コンポーネント | 作業内容 | 毎回<br>乗車時 | 毎月 | 毎年 | その他の<br>間隔 |
|---|---|---|---|---|---|
| ライト | 点検 | • | | | |
| タイヤ | 空気圧点検 | • | | | |
| タイヤ | 溝深さ・側壁の<br>点検 | | • | | |
| ブレーキ(リム) | 握り幅・シュー厚<br>リムとの位置点検<br>停車時のブレーキテスト | <br>•<br>• | | | |
| ブレーキケーブル<br>/ホース | 目視検査 | | X | | |
| リム<br>(アルミ)<br>リムブレーキ | 側壁厚点検<br>必要なら交換 | | | | X<br>遅くとも<br>二回目の<br>シュー交換<br>をしたら |
| フォーク(アルミ<br>及びカーボン) | 検査<br><br><br>交換 | | | | X<br>少なくとも<br>2年に1回<br>X<br>転倒後<br>または6年 |
| ボトムブラケット | 軸受の遊び点検 | | X | | |
| ボトムブラケット | グリスアップ | | | X | |
| チェーン | 点検および注油 | • | | | |
| チェーン | 点検および交換 | | | | X<br>1,000km以上 |
| クランク | 点検および締め直し | | | X | |
| 塗装 | ワックス塗布 | | | | •<br>少なくとも<br>半年に1回 |



| コンポーネント | 作業内容 | 毎回<br>乗車時 | 毎月 | 毎年 | その他の<br>間隔 |
|---|---|---|---|---|---|
| ホイール/<br>スポーク | 振れ・テンション点検 | | • | | |
| ホイール/<br>スポーク | 振れ取り・テンション修正 | | | | X<br>随時 |
| ハンドル・ステム<br>カーボン及び<br>アルミ | 点検<br><br><br>交換 | | | | X<br>少なくとも<br>2年に1回<br>X<br>転倒後<br>または6年 |
| ステアリングヘッド | 軸受の遊び点検 | | • | | |
| ステアリングヘッド | グリスアップ | | | X | |
| 金属面 | ワックス塗布(リムの<br>ブレーキ面除く) | | | | •<br>少なくとも<br>半年に1回 |
| ハブ | 軸受の遊び点検 | | • | | |
| ハブ | グリスアップ | | | X | |
| ペダル | 軸受の遊び点検 | | X | | |
| ペダル | 固定部分の清掃<br>注油 | | • | | |
| フレーム・フォーク<br>ユニット | 注油 | | | | 毎年 |
| 後ディレイラー/<br>前ディレイラー | 清掃・注油 | | • | | |
| クイックリリース | 固定状態点検 | • | | | |
| ボルトと<br>ナット | 点検および締め直し | | X | | |
| バルブ | 位置確認 | • | | | |
| ステム/<br>シートポスト | 取り外してグリスアップ<br>カーボンはアッセンブリーペースト<br>（注意:カーボンはグリス厳禁） | | | X | |
| シフトケーブル/<br>ブレーキケーブル | 取り外してグリスアップ | | | X | |

• の印がついた点検項目は、手先が器用で、ある程度の経験があり、トルクレンチなどの適切な工具をお持ちの方であれば、ご自分で実施できます。点検の結果不具合がみつかった場合には、すぐに適切な措置をとってください。ご質問やご相談は弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 がお答えします。X の印がついた作業は、最近の自転車の技術に詳しい専門業者（自転車整備の資格を持ったスタッフがいる自転車店など）に依頼することをお奨めします。お問い合わせは、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 にどうぞ。

# 推奨締め付けトルク

| コンポーネント | ボルト | シマノ* | Campagnolo** | SRAM *** |
|---|---|---|---|---|
| リアディレイラー | 固定(フレーム/ハンガー) | 8〜10 Nm | 15 Nm | 5〜7 Nm |
| | ケーブル固定 | 5〜7 Nm | 6 Nm | 5〜7 Nm |
| | プーリケージボルト | 2.5〜3 Nm | | |
| フロントディレイラー | 固定(フレーム) | 5〜7 Nm | 5 Nm | 5〜7 Nm |
| | 直付台座 | | 7 Nm | |
| | ケーブル固定 | 6〜7 Nm | 5 Nm | 5 Nm |
| デュアルコントロールレバー/エルゴパワー/ダブルタップ | 固定バンド（六角穴ボルト） | 6〜8 Nm | 10 Nm | 6〜8 Nm |
| | 穴キャップ | 0.3〜0.5 Nm | | |
| | フレームのアウターストッパー取り付けボルト(ドライバー) | 1.5〜2 Nm | | |
| ハブ | クイックリリースレバー | 5〜7.5 Nm | | |
| | クイックリリースハブの軸調整ロックナット | 15〜17 Nm | | |
| フリーハブ | スプロケットロックリング | 30〜50 Nm | 40 Nm | 40 (11段) 50 (10段) |
| クランクセット | クランクボルト(グリスなし四角) | | 32〜38 Nm | |
| | クランクボルト シマノオクタリンク | 35〜50 Nm | | |
| | クランクボルト シマノホローテックII | 12〜15 Nm | | |
| | クランク固定(Isis) | | | 31〜34 Nm |
| | クランク固定(ギガパイプ) | | | 48〜54 Nm |
| | 多歯セレーション | | 42 Nm | |
| | ウルトラトルク軸固定ボルト | | 42〜60 Nm | |
| | チェーンリング固定 | 8〜11 Nm | 8 Nm | 12〜14(スチール) 8〜9(アルミ) |
| 密封式カートリッジボトムブラケット | シェル(四角) | 50〜70 Nm | 70 Nm | |
| | シェル(シマノホローテックII SRAMギガパイプ) | 35〜50 Nm | | 34〜41 Nm |
| | オクタリンク | 50〜70 Nm | | |
| ペダル | ペダル軸 | 35〜55 Nm | 40 Nm | 47〜54 Nm |
| シューズ | クリートのボルト | 5〜6 Nm | | |
| | スパイク | 4 Nm | | |

| コンポーネント | ボルト | シマノ* | Campagnolo** | SRAM *** |
|---|---|---|---|---|
| サイドプルブレーキ | ブレーキシューの固定ボルト | 5〜7 Nm | 8 Nm | 8 Nm |
| | ケーブル固定ボルト | 6〜8 Nm | 6〜8 Nm | 5 Nm |
| | ブレーキ固定ボルト | 8〜10 Nm | 10 Nm | 8〜10 Nm |
| シートポスト | シートポスト先端のサドルクランプ固定ボルト | 20〜29 Nm **** | 18〜22 Nm **** | |

* www.shimano.com
** www.campagnolo.com
*** www.sram.com
**** 記載の値は上記コンポーネントメーカーの推奨値です。コンポーネントメーカーの取扱説明書が付属している場合には、その取扱説明書記載の値もご確認ください。

コンポーネントのなかには、コンポーネント自体に締め付けトルクが書かれているものもあります。シールやプリントに記載されている値に従ってください。

Canyon のトルクレンチ

ハンドルの取り付けには Canyon のトルクレンチを使う

**Canyon フレーム**

| | |
|---|---|
| ボトルケージボルト | 4.5 Nm |
| 交換式ディレイラーハンガー | 1.5 Nm |

**Canyon シートポストクランプ**

| | |
|---|---|
| シートクランプ Smolik | 3 ～ 5 Nm |
| Speedmax | 3 Nm |
| シートポスト Aeroad | 5 ～ 7 Nm |

ステムメーカーやシートポストメーカーの指定値がコンポーネント自体またはその取扱説明書に別途記載されていない場合には、以下の締め付けトルクが適用されます。

**ステム**

| | |
|---|---|
| M5 ボルト | 4.5 ～ 5.5 Nm |
| M6 ボルト | 8 ～ 9.6 Nm |
| Aheadset® ステムの調整ボルト（キャップ内） | 0.5 ～ 2 Nm |

**シートポスト**

| | |
|---|---|
| シートポスト先端のサドルクランプ | |
| ボルト 1 本締めタイプ | 20 ～ 24 Nm |
| ボルト 2 本締めタイプ 前後配置型 | 6 ～ 9 Nm |
| ボルト 2 本締めタイプ 左右配置型 | 12 ～ 14 Nm |
| Speedmax | 5 Nm |
| Monorail | 8 Nm |

ステアリングコラムがカーボン製の場合（色が黒いのでわかる）には、締め付けは最大 6 Nm までにしてください。

締め付けトルクの表示

Canyon の走行の安全を確保するためには、各コンポーネントのボルト締め付け時に細心の注意が必要で、その締め付け状態を定期的に点検する必要があります。この作業に最適なのは、望ましい締め付けトルクに達した瞬間に空回りするタイプのトルクレンチです。必ず、締め付けトルクを弱い状態から徐々に最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、コンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認する方法は、各項の解説に従ってください。締め付けトルクの範囲がわからないパーツは、締め付けトルクを少しずつ上げてゆくようにして、こまめに各項の解説に従ってコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。最大締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。

コンポーネントのなかには、コンポーネント自体に締め付けトルクが書かれているものもあります。シールやプリントに記載されている値に従ってください。

必要に応じて付属のコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。また弊社ホームページ www.canyon.com でもご確認いただけます。

# 法律で定められた要件

自転車で公道を走るためには、自転車がその国の規定に準拠した仕様になっている必要があります。特にその対象となるのが、リフレクタとライトの装備です。公道を走るために守らなければいけない法律の規定にどのようなものがあるかよく調べてください。

ご自分の安全のためにも、日が陰り始めたらライトを点灯しましょう。視界が悪いのにライトやリフレクタなしで走行すると、重大な事故や身体と生命に関わる不測の事態に至る恐れがあります。

ライトに汚れがなく確実に機能することを日頃から確認しておきましょう。特に電池やバッテリー式ライトの場合には、出発前に電池の残量を確かめてください。

ペダルのリフレクタは種類が多すぎるため、Canyon ではご用意できません。この点に関してはペダルメーカーの国内代理店にお問い合わせください。連絡先はインターネットで調べることができます。

弊社ホームページ www.canyon.com でも各種ライトのメールオーダーを承ります。ご希望のライトがお住まいの国で使用できるかどうかはご自分でご確認願います。

ドイツの認証マークつきヘッドライト

ドイツの認証マークつきテールランプ

バッテリー式ライト

# 瑕疵担保責任

お客様の自転車は、細心の注意を払って製造し、大部分を予め組み立てた状態でお引き渡ししております。弊社は法律に従って、お客様の自転車に、その価値や有用性を無くしたり、大きく減じたりするような瑕疵がないことなどに対しての責任を負うものです。ご購入後 2 年間は、法律に定められた保証の完全な請求権がお客様にはあります。瑕疵が発生した場合には、弊社記載の住所にご相談ください。

お客様からのご苦情にできる限りスムーズにご対応させていただけるように、購入証明書をお手元にご用意いいただく必要があります。そのために購入証明書は大切に保管しておいてください。

お客様の自転車の寿命と耐用期間が長く持続するためには、お客様が自転車をその用途（**意図される使用**」の項参照）に従ってのみ使用することがその条件となります。また、許容重量や荷物・子供の輸送に関する規定（**意図される使用**」の項記載）を遵守してください。さらに、各メーカーの取り付けに関する規定（ボルトの締め付けトルクなど）および所定の整備頻度を厳密に遵守する必要があります。本説明書およびその他の付属説明書に記載されている検査および作業（**点検・整備頻度**」の項記載）および状況に応じて必要となる、ハンドルやブレーキなどの安全に関わるコンポーネントの交換を行ってください。

お客様の自転車でのライドが常に良いものとなりますように。何かご質問がございましたら、弊社のホットライン +49 (0)261 40 400-0 にお問合せください。

常に所定の用途に合わせて自転車を使ってください

各コンポーネントメーカーの取扱説明書が付属しています。その中に使用・整備・手入れなどに関する詳細が記載されています。本説明書では各所で、該当する詳細な説明書の参照を促しています。ビンディングペダルや変速・ブレーキ関連のコンポーネントなどの各種説明書をなくさないように、本冊子および説明書と一緒に大切に保管しておいてください。

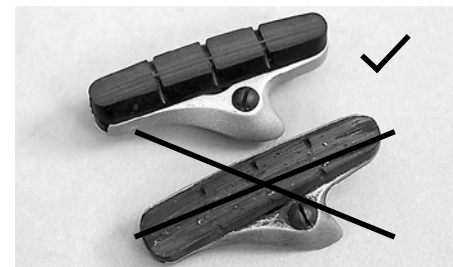
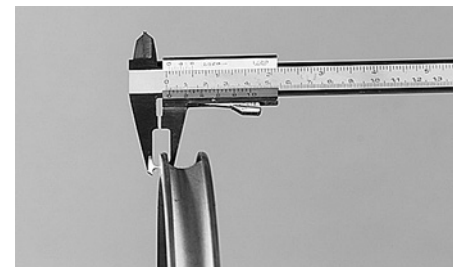
カーボンは、軽量化設計に使用される複合材料です。その製造工程の性格から、表面に乱れ（小さな気泡や孔）が生じるのは避けられません。これは瑕疵にはあたりません。

**摩耗と劣化について**

自転車の部品には、その機能に起因する摩耗や劣化が生じるものがあります。摩耗や劣化の程度は、自転車の手入れと整備、そして使い方（走行距離、雨天走行、ゴミ、塩分など）によって変わってきます。屋外に駐輪することの多い自転車も、気候の影響を受けることにより、摩耗や劣化が早く進行することがあります。

該当するパーツは定期的な整備と手入れが必要ですが、使用の頻度や条件に応じて、いつかは寿命の限界に達します。

下記のパーツは、摩耗寿命の限界に達したら交換が必要です。
- チェーン
- ケーブル
- ハンドルグリップおよびバーテープ
- チェーンリング
- スプロケット
- リアディレーラーのプーリ
- シフトケーブル
- タイヤ
- サドルの上皮（レザー）
- ブレーキパッド

**リムブレーキのブレーキシュー**には、その機能に起因する摩耗が生じます。スポーツ性の高い使用や、山の多い地形を走行すると、パッドを頻繁に交換する必要が生じることがあります。パッドの状態をこまめに点検し、必要に応じて専門業者に交換してもらってください。

溝（摩耗インジケータ）が削られて無くなったブレーキシュー（下）は純正品と交換してください

ブレーキシューの交換が二回目になったらリムの側壁厚を点検してもらってください

**リムブレーキのリム**

ブレーキをかけることで摩耗するのはブレーキシューだけではなくリムも同じです。タイヤにエアーを入れる時など、頻繁にリムを点検してください。摩耗インジケータのついているリムでは、摩耗寿命の限界に達するとリングや隙間が見えるようになります。リムの表示をご確認ください。ブレーキシューの交換が二回目になったら専門業者か弊社整備工場でリムの側壁厚を点検してもらってください。

空気圧を上げた時にリムのブレーキ面が変形したり細い亀裂ができたりする場合には、寿命に達したことを意味しています。リムを交換する必要があります。

# 保証

弊社では法律で定められた保証期間を超える全 6 年間の保証をロードバイクおよびトライアスロンバイクのフレームとフォークについて自主的に行っています。

弊社の保証は、ご購入日から始まり、その自転車を最初に購入した人についてのみ有効です。塗装の損傷は保証の対象とはなりません。弊社は、不具合のあるフレームやフォークの修理または適切な後続モデルとの交換のいずれかを行う権利を留保します。これ以外の保証を請求することはできません。組み立てや運送などのこれ以外の費用は、弊社では負担しかねます。

怠り(不十分な手入れと整備)や転倒、過負荷など、不適切な使用や意図されていない使用による損害およびフレームまたはフォークの変更または追加コンポーネントの取り付けや改造による損害は、保証の対象外となります。ジャンプやその他の過度の負荷がかかった場合も、保証を受けることはできません。

6 年間保証

Canyon のロード / タイムトライアル / トライアスロンバイクやトラックレーサーは、ハイエンドのスポーツ用製品です。最高の技術力を駆使した軽量構造が採用されています。あなたも、自転車の取扱のプロになってください。誤った使用や、不適切な組立、不十分な整備などは、レース用マシンである自転車の安全性を損なうことがあります。事故の危険があります。



# クラッシュリプレースメント

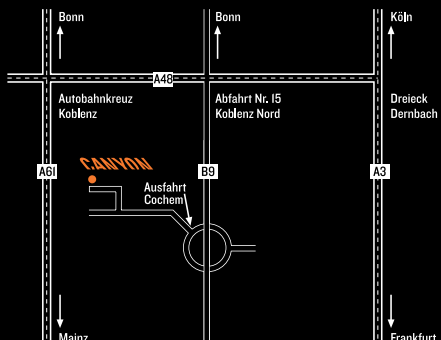
事故に遭ったり激しく転倒してしまったりすると、フレームやフォークに大きな力がかかって破損し、機能を損なうことがあります。クラッシュリプレースメント (CR) は、破損してしまった Canyon のフレームを優待条件で交換することのできるサービスです。このサービスはご購入日から 3 年間ご利用いただけます。お使いのものと同じまたは現行ラインナップの同等のフレーム (シートポストやフロントディレイラー、ステムなどの取り付けパーツは含まれません) をご用意します。

CR サービスは、自転車の最初の所有者のみに限定され、機能を損なう破損のみを対象としています。弊社は、個別のケースにおいて、破損を故意に生じさせたことが判明した場合には、本サービスを停止する権利を留保します。

CR サービスをご希望の方は、お電話か E メールで弊社サービス部 +49 (0)261 40 400-0 までご連絡ください。

詳しくは弊社の公式ウェブサイトをご覧ください。 **www.canyon.com**

クラッシュリプレースメント ― 破損した Canyon のフレームを優待条件で交換

**「意図される使用」**の項に記載されている注意事項を守ってください。

弊社はドイツのコブレンツ市カール・テッシェ通り 12 番にあります。高速ジャンクションから A48 号線に入り、コブレンツ北（Nord）IC で降り、連邦道 B9 号線コブレンツ方向に進みます。モーゼル川の橋に差し掛かったら、右二つめの車線に入り、ラウンドアバウトに進入します。
コーヘン（Cochem）に向かう一つめの出口で右折します。約 1 km 進んだら、信号のある最初の交差点で右折してください。

**Canyon Bicycles GmbH / Karl-Tesche-Straße 12/ D-56073 Koblenz**

ご注文とお問合せ：**+49 (0)261 40400-0** / ファックスでのご注文：**+49 (0)261 4040050** /
Eメール: **info@canyon.com**